CAJA N° 82
(4)

AÑO
1997

DESDE

HASTA

CONTENIDO

TRABAJO FINAL
DE LA COMISIÓN
BANIM - REELABO
RADO POR LA DEH.
ORIGINAL

Nº DE ORDEN

"CENTINELA"
INDUSTRIA ARGENTINA

El Orden de Batalla Inglés

CAPITULO 1

LA FUERZA ENEMIGA

Los objetivos del Almirantazgo

276. Si bien las Fuerzas Armadas británicas no habían sido empleadas independientemente desde la crisis de Suez, en el año 1956, se encontraban preparadas debido a sus obligaciones en la Alianza Atlántica y a su propio conflicto en Irlanda del Norte. Sin embargo, el rol que la Royal Navy tenía en la OTAN, había ido en detrimento de las aspiraciones del Almirantazgo. Como bien es sabido, la concepción estratégica de las fuerzas de Europa Occidental es defensiva y a Gran Bretaña se le ha asignado la responsabilidad de la disuasión estratégica, con los sistemas de armas Polaris y Trident, idea en la cual, los portaviones, no tienen mucho sentido.

277. Pese a todo, la Royal Navy, defendió la existencia de los portaviones, justificándolos en la guerra antisubmarina en su empleo como portahelicópteros, hasta que, tanto el avance de la técnica, como las limitaciones presupuestarias, dieron auge como arma más disuasiva, al submarino nuclear de ataque. Por esta razón, el portaviones HMS Invencible estaba próximo a ser vendido a Australia; el HMS Hermes tenía previsto su desguace y dos naves gemelas se desprogramaban en los astilleros británicos. Junto con los portaviones, un número significativo de buques de superficie serían alcanzados por la reducción, pasando de 66 buques a mediados de 1981, a 44 en 1985.

278. El primer buque afectado por esta política era el "Endurance" (nave patrulla polar afectado al servicio de los mares antárticos y archipiélagos del Atlántico Sur), cuyo retiro había sido confirmado por el Parlamento, el 30 de junio de 1981.

279. En estas condiciones, este conflicto "irrumpió" en el "momento ideal" para las aspiraciones institucionales del Almirantazgo británico. Ante un problema militar operativo de este tipo, necesariamente se debía contar con los portaviones y los buques desprogramados si se deseaba tener alguna esperanza de éxito al enfrentarse a una fuerza aérea basada en tierra.

280. Asimismo, cuando Argentina recuperaba sus islas, parte de la flota se encontraba en maniobras anuales en el Mar Mediterraneo (Ejercicio Springtrain), significando esta posición no sólo 1.200 millas menos de travesía, sino que tales unidades (buques y submarinos) se hallaban disponibles, entrenadas y en servicio para su empleo inmediato. Esto no era casualidad. ¿Era?

El preaviso

281. Para analizar el grado de preaviso con que contaba el Reino Unido para prepararse, es necesario diferenciar, dentro de sus esferas oficiales, dos entes bien separados: el Gobierno y el Almirantazgo. Los informes de inteligencia disponibles en el

gobierno, apreciaban que la acciòn militar argentina no serìa aplicada en un futuro inmediato (Informe Franks, pàrrafo 149) aunque el dìa 10 de marzo (pàrrafo 151 mismo informe) un funcionario de inteligencia de defensa informaba al Foerign Office que los recientes comentarios agresivos publicados en la prensa de Buenos Aires se hallaban inspirados por la Armada Argentina, la cual presionaba para lanzar una ofensiva diplomàtica: "romper relaciones diplomàticas con Gran Bretaña y emprender una acciòn militar contra las Islas", aunque finalizaba concluyendo que otras esferas del gobierno de Buenos Aires eran proclives a una soluciòn negociada y que la alternativa militar estaba siendo considerada.

El alerta

~~282.~~ Respecto al preaviso de la Armada Britànica, las fuentes disponibles indicaban que era mayor que el de su gobierno.
El periodista chileno Raùl Sohn, radicado en Gran Bretaña, ha publicado trabajos en los cuales expresò que la Armada Real era la mejor informada sobre el tema, al tiempo que desarrollaba su propia batalla contra el gobierno debido a que la reducciòn del gasto pùblico exigìa desprenderse de 20 buques y reducir los efectivos en 50.000 hombres, dejando sòlo un portaviones.

~~283. Todo, en oposiciòn a la opiniòn de muchos almirantes que pensaban que sòlo un conflicto en mares lejanos podrìa restablecer la importancia de la vieja armada britànica.~~
Resulta interesante ademàs, la afirmaciòn de la señorita Virginia Gamba, licenciada en asuntos Latinoamericanos y "master" de estudios estratègicos (tìtulos obtenidos en Universidades britànicas), quien expresaba que la Royal Navy siempre supo defenderse convenientemente cuando sufriò alguna amenaza a su razòn de ser, protegiendo la supuesta utilidad de sus portaviones. Asì fueron defendidos como fuerza de choque en 1957, como antisubmarino en 1966 y finalmente como medio de llevar el viejo brazo armado imperial al rescate de una colonia en 1982.

El alistamiento

~~284.~~ El grado de alistamiento de la Royal Navy, ha sido expresado por el Comandante Nick Kerr, de la Central de Operaciones del Ministerio de Defensa Britànico (Naval War College Review de Nov-Dic 1982, pàg. 14/15, USA) en los siguientes tèrminos:

- "...Sòlo por casualidad los dos portaviones livianos estaban disponibles. El HMS "Hermes" y el HMS "Invencible" justo habìan concluìdo ejercitaciones y estaban por dar licencia a sus tripulaciones en sus apostaderos navales. Un grupo de buques, tambièn luego de completar un ejercicio en la OTAN, estaban a punto de abandonar Gibraltar. Otros buques se habìan dirigido a sus apostaderos normales para comenzar el perìodo de licencia de Pascuas. Veinticuatro horas màs tarde esos tripulantes se habrìan dispersado a travès de todo el

Reino Unido y muchos de ellos al exterior para ese período de licencia".

"Pero la formación de las Fuerzas de Tareas en el jueves y viernes de esa semana (1 y 2 de abril), los tomó antes de iniciar su licencia, como fue el caso de la Brigada 3 de Comandos de Infantería de Marina Real, quienes fueron reunidos en su base de asiento en Plymouth".

"...Todos los récords (de alistamiento) fueron superados, se ~~colaron~~ Prepararon los aviones, se completaron los depósitos y los hombres fueron enviados a sus buques en tiempo récord...".
Refiriéndose al mismo tema, en el libro "One Mans Falkland" el parlamento británico Tam Dalyell escribió textualmente: "...la marina quería ir al Atlántico Sur, entre otras cosas, para justificar su creencia de que había un futuro para barcos de importancia capital como el "Invencible", que el gobierno deseaba vender...".

~~285.~~ También, el almirante británico Sir Terence Lewin declaró en un discurso en la Royal United Services Institution, en junio de 1982, que la Armada había considerado pagar un precio elevado por esta guerra: "...cinco navíos mayores, varios seriamente dañados, incluyendo la posible pérdida de un portaviones...".

~~286.~~ Lo que los hechos prueban de la reacción británica, es que el día 3 de abril el gobierno decidió el envío de una gran fuerza de tareas la cual el día 5, zarpó de Portsmouth para operar a 8.000 millas de distancia, liderada por un portaviones que se encontraba próximo a su desguace. En realidad. una celeridad sorprendente para un preaviso tan corto.

<u>Los medios disponibles</u>

~~287.~~ Al iniciarse el conflicto, la Royal Navy contaba con un total de dos portaaviones ~~antisubmarinos~~, 16 destructores, 44 fragatas y 31 submarinos, de los cuales aproximadamente una docena de fragatas y otro tanto submarinos se hallaban en diques secos en reparaciones o modificaciones.

~~288.~~ La flota de asalto anfibio contaba con 2 buques de asalto, 6 buques de desembarco logístico y unas 60 lanchas de desembarco pesqueras.

~~289.~~ Los primeros buques desplazados fueron aquellos afectados por el incidente de las Islas Georgias del Sur: el "Endurance" que zarpó de Puerto Stanley el 21 de marzo a las 08:30 horas, con 22 "marines" a bordo, con la misión de evacuar a los obreros argentinos de Puerto Leith y que no pudo concretar por habérsele adelantado el ARA "Bahía Paraíso". Luego, el 24 de marzo, el RRS (Royal Research Service) "John Briscoe", que se hallaba en Monte-

video con el relevo del destacamento de Infantería de Marina 8902, partió hacia las Islas Malvinas, al igual que el RRS "Brasfield", que zarpó de Punta Arenas el 25 de marzo. También en esta fecha se anunció el envió de un submarino nuclear (el Superb) desde Gibraltar, aunque posteriomente informes indicaban que días más tarde se lo vió navegando en las costas de Escocia.
Poco después, el 30 de marzo, ITV Thames de Londres anunció el envío de dos submarinos nucleares al Atlántico Sur, sin especificar sus nombres y uno de los cuales habría partido desde Gibraltar el 25 de marzo. También por esos días (30 de marzo), se anunció el desplazamiento de la fragata tipo 42 "Exeter" desde Belice y al día siguiente, el envío de un buque auxiliar de la flota.
El 31 de marzo, antes del desembarco argentino, el gobierno británico ya había decidido el envío de una fuerza naval considerable: se dieron orden de alistar los dos portaviones y se adoptaron medidas para la requisición de barcos mercantes.

1) <u>La Task Force</u>: La movilización se completaría luego, el 01 de mayo, al comprobar el Reino Unido que el esfuerzo bélico sería mucho mayor que lo previsto inicialmente. El portaviones Invencible llegó al Teatro de Operaciones el 25 de abril y el Hermes el 29 del mismo mes.

2) <u>Destructores</u>: La Fuerza de Destructores estuvo constituída por el "Antrim" y el "Glamorgan" de la clase tipo "County". El primero llegó al T.O. el 17 de abril y el segundo el 25 de abril ~~(ver cuadro de arribos al T.O. - Anexo PIII-I-1)~~. Además, el destructor tipo 82 "Bristol", que llegó al T.O. el 23 de mayo y los destructores livianos tipo 42 (la Royal Navy designa a los buques tipo 42 como destructores livianos mientras que nuestra Armada los designa como Fragatas) "Sheffield", "Glasgow", "Exeter", "Cardiff" y "Coventry". Los destructores "Coventry", "Exeter" ("Sheffield -?-) y Glasgow" llegaron a la zona ~~de exclusión total~~ el 20 de abril, el "Exeter" el 18 de mayo y el "Cardiff" el 23 de mayo.

3) <u>Fragatas</u>: La Fuerza de Fragatas se constituyó con las tipo 22 "Brillant", que llegó el 20 de abril y la "Broadsword" que llegó el 25 de abril.
Las tipo 21, clase "Amazon" que participaron en el conflicto fueron la "Antelope" y la "Ambruscade", que llegaron al T.O. el 18 de mayo, la "Arrow", que llegó el 20 de abril, la "Active" y "Arenger", llegadas el 23 de mayo, la "Alacrity", llegada el 25 de abril y la "Ardent", arribada el 13 de mayo.

~~290~~. Las Fragatas tipo Leander fueron la "Andrómeda" y "Argonaut". Existen dudas respecto a la participación de la fragata "Bacchante".

~~291~~. Tambien integraron esta fuerza las fragatas clase Leander modificadas "Minerva" y "Penélope", que llegaron al T.O. el 23 de mayo.

292. Finalmente se sumaron dos fragatas clase "Rothesay", la "Plymouth" y la "Yarmouth", las cuales arribaron a la ZET el 17 y 24 de abril, respectivamente.

Submarinos Ingleses

293. La fuerza de submarinos estuvo constituída por dos clase "Churchill": el "Conqueror" y el "Courageouns" que arribaron el 16 de abril y 30 de mayo respectivamente. Ademàs, 3 submarinos clase "Swifture": "Spartan", "Splendid" y "Valiant". El "Spartan" llegò a la ZET el 12 de abril, el "Valiant" el 19 de abril y el "Splendid" el 16 de mayo. Si bien se mencionò en aquella oportunidad al "Superb", perteneciente a la clase Churchill, como integrante de esta fuerza, luego se comprobò lo contrario. Estos submarinos estàn propulsados por energìa nuclear. Finalmente, se agregò un submarino clase "Obegon" propulsado por motores diesel, el "Onix", que arribò a la ZET el 28 de mayo.

Fuerza Tareas Anfibia Inglesa

294. La Fuerza de Tareas Anfibia se constituyò inicialmente con los buques de Asalto "Fearless" e "Intrepid"; los buques logìsticos de desembarco "Sir Beadivere" y "Sir Galahad", "Sir Lancelot", "Sir Percivale" y "Sir Tristan", que llegaron al T.O. el 8 de mayo a excepciòn del "Sir Bedivere" que arribò el 18 de mayo.

Otras naves de apoyo

295. Se sumaron a la Task Force otras naves para la realizaciòn de tareas especìficas, entre ellas: los barreminas clase "Hunt", "Brecon" y "Ladbury", patrulleros "Leeds Castle" y "Dumbaston Castle". Patrullero Polar "Endurance" y buques hospitales "Herald", "Hecla" e "Hydra".

297. Buques tanques (Royal Fleet Auxiliary) "Olmeda", "Olna", "Tidespring", "Tidepool" y "Blue Rover". Buques tanques de apoyo "Appleleaf", "Bayleaf", "Branbleleaf", "Parleaf" y "Plumleaf". Buques de reaprovisionamiento de flota "Fort Austin",, "Ford Grange", "Resource" y "Regent". buque frigorifico "Stromnese". Buque de mantenimiento de Helicòpteros "Engadine" ò "Engrandine". Buque de amarre y salvataje "Goosender y remolcador "Typhoon".

Naves Requisadas

298. Asimismo, se alistaron las siguientes naves que fueron requisadas:

- Trasatlànticos SS (Steam Ship) "Camberra" y RMS "Qeen Elizabeth", como transporte de tropas y SS "Uganda" como hospital.

- Ferry de pasajeros y carga general MV (Motonave) "Nor-

land", "Rangatira" y "Saint Edmund".

- Barco de pasajeros y carga RMS "Saint Helena".

- Portacontenedores SS "Atlantic Conveyor" y "Atlantic Causeway".

- Cargueros "Baltic Ferry", "Nordic Ferry", "Contender Bezant" "Elk" y "Tor Caladonia".

- Barco de pasajeros y carga "Europic Ferry".

- Portacontenedores "Astronomer".

- Buque de carga general "Avelona Star", "Geestport", "Leartes", "Lycaon", "Saxonia" y "Strathwe".

- Buques tanques "British Avon", "British Dart", "Britsh Esk", "British Tamar", British Tay", "British Test", "British Trent", "British WYE", "Alvega", "Anco Charger", "Balder London", "Fort Toronto", "Scottish Eagle", "Shell Edurna" y "G.A. Walker".

- Bueques "Offshore" de apoyo "British Enterprise III", "Stena Inspector", "Stena Seaspread" y "Wimpey Sea Horse".

- Remolcadores MT (Motortug) "Irishman", "Salvagman" y "Yorkshireman".

- Buque de tendido de cables "Iris".

- Pesqueros "Cordella", "Fernella", "Yunella", "Northella" y "Piet", empleados como barradores de minas.

298. Además, existen evidencias del buque de apoyo a submarinos "British Enterprise III" si bien no figura en el informe del Ministerio de Defensa Británico como los anteriores.

299. La mayoría de estas naves comenzaron a desplegar a partir del 5 de abril, desde Gran Bretaña y al llegar a Gibraltar se unieron los buques que estaban afectados a las maniobras navales en el Mediterráneo.

<u>A posteriori</u>

300. Posteriormente y después de las graves pérdidas sufridas el 1 de mayo a causa de los ataques de la Fuerza Aérea Argentina, se sumaron a la Task Force 10 buques de guerra.

301. También se sumaron buques de los EEUU que transportaron combustible y pertrechos hasta la Isla Ascención y la cesión por parte de EEUU de la Estación Aérea de Wideawake en Ascención a partir del 4 de abril.

302. Durante las operaciones en el Atlántico Sur, la flota Inglesa desguarneció casi totalmente su frente normal determinado por la OTAN.

El total naval

303. En total, incluyendo las tres naves que se hallaban en la zona de operaciones al iniciarse el conflicto, se movilizaron 121 buques ~~como mínimo~~.

El Arma Aérea de la Flota

304. En lo referente al arma aérea de la Task Force, el Avión Sea Harrier se constituyó no sólo en el avión ideal sino en el único disponible para operar desde los portaviones livianos de la Royal Navy. Así fueron asignados al Hermes los Escuadrones 800 y 899, con seis aviones cada uno. y al Invencible los Escuadrones 801 y 899, con cinco aviones cada uno.

305. Durante las operaciones y debido a las pérdidas sufridas, el Escuadrón 800 del Hermes fué reforzado por el Escuadrón 899, de reciente creación y por el Escuadrón 1 (F) de Harrier GR 35 de la Real Fuerza Aérea (RAF).

306. Por su parte, el 801 del Invencible tambien se vió reforzado por el Escuadrón 809.

307. Considerando que cada Escuadrón tiene 12 aviones, entre los 5 Escuadrones totalizaban 60 aviones Harrier y Sea Harriers.

308. En envió de los Harriers fué completado con una partida importante de misiles Aire/Aire Sidewinder AIM 9L, desde la Base Aeronaval de Yeovilton para ser colocados en pilones externos bajo las alas. Esta arma fue, sin dudas, la mayor sorpresa técnica ocurrida en el conflicto. Se trata de un misil eficientísimo, que hasta esa oportunidad era un secreto militar NATO.

La Fuerza de Helicópteros

309. La Fuerza de Helicópteros de la Royal Navy estuvo constituída por "Sea King", "Wessex", "Linx", "Wasp", "Scout" y "Gazalle" y la RAF movilizó también "Sea King" pertenecientes al Escuadrón de Búsqueda y Salvamento y los "Chinook" del Escuadrón 18.

310. El detalle de los Helicópteros por Escuadrones es el siguiente:

- RN Esc. 737,2 Wessex MK 3 (uno en el Antrim y uno en el Glamorgan).

- RN Esc. 815, 22 Linx MK 2 (distribuidos en Destructores tipo 42, Fragatas tipo 21 clase Leander, excepto en la Active, Fragatas tipo 22 y en los 2 portaviones.

5

- RN Esc. 820, 9 Sea King MK 5 en el Hermes.

- RN Esc. 824, 5 Sea King MK 2 en el Olmeda y Fort Grande.

- RN Esc. 825, 10 Sea King MK 2 en el Atlantic Causeway y Queen Elizabeth II.

- RN Esc. 826, 12 Sea King MK 5 en el Hermes y Fort Austin. Posteriormente se enciaron 3 más para reemplazar pérdidas en el Atlantic, Causeway y Contender Bezant.

- RN Esc. 829, 11 Wasp en el Active, Endurance, Plymouth, Yarmouth y Contender Bezant.

- RN Esc. 845, 10 Wessex MK 5 en Ascención, Invencible, Intrepid, Fort Austin, Resource, Tidepool y Tidespring.

- RN Esc. 846, 14 Sea King MK 4 en el Hermes, Fearless, Intrepid, Camberra y Elk.

- RN Esc. 847, 16 Wessex MK 5 en el Engradin y Atlantic Causaway.

- RN Esc. 848, 12 Wessex MK 5 en el Olna, Regent y Atlantic Conveyor.

- RN Esc. Aéreo de la V Brigada de Comandos 3, 6 Scout y 9 Gazalle de la Royal Army.

- RA Esc. 656 del Cuerpo Aéreo, 6 Gazelle y 6 Scout.

- RAF Esc. 202 de Búsqueda y Salvamento, 12 Sea King (cantidad no confirmada).

311. Un total de 165 helicópteros fueron utilizados en tareas de ataque a buques, antisubmarino, búsqueda y salvamento, apoyo logístico, transporte de tropas, reglaje de tiro de artillería, operaciones comandos, sanitarios, apoyo terrestre, etc. y para la operación en los buques requisados, 19 de ellos fueron reformados con plataformas especiales.

La Fuerza Aérea Británica (RAF)

312. Por su parte, la RAF, desarrolló una significativa actividad y además de los Escuadrones 1 de Harriers GR 3 y 202 de Búsqueda y Rescate ya mencionados movilizó las siguientes unidades:

- Esc. 10 de aviones VC 10 MK 1, de transporte.

- Esc. 24, 30, 47 y 70 de C-130 C MK 1 de transporte.

- Esc. 29 de Phantom FG R 2 de caza-bombardeo, desplegados a Wideawake.

- Esc. 42 de Nimrod MK 1 de reconocimiento.

- Esc. 44, 50 y 101 de Vulcan B 2 de bombardeo.

- Esc. 55 y 57 de Victor K 2 de reaprovisionamiento en vuelo.

- Esc. 102, 201 y 206 de Nimrod MK 2 de reconocimiento.

~~313.~~ Si bien no existe certeza de la cantidad total de aviones utilizados por la RAF, se estima que fueron empleados entre 90 y 120 aviones ~~en el conflicto~~ en forma directa e indirecta.

~~314.~~ El puente aéreo entre Gran Bretaña y Ascención permitió trasladar 5.537 hombres.

~~315.~~ Además de los Escuadrones mencionados, también intervinieron las siguientes unidades de la RAF:

- Regimiento 3, Ala de Comando.

- Regimiento 15, Destacamento del Esc. de Campo.

- Regimiento 63, Esc. de misiles S/A "Rapier".

- Ala de Comunicaciones Tácticas.

- Ala de Apoyo Táctico.

- Equipo de Armeros y Munición explosiva.

~~316.~~ Para solucionar diversos problemas técnicos y operativos, la RAF encaró con celeridad las siguientes modificaciones:

- En helicópteros Gazelle: instalación de coheteras Matra de 69mm para cortinas de humo, blindajes, instalación de radioaltímetros y equipos IFF y rotores plegables. Se modificaron 16 helicópteros y algunos se les agregó una ametralladora de propósitos generales.

- En aviones Sea Harrier: puesta a punto de misiles Sidwinder modelos G, H y L, adaptación de nuevo computador a la mira de tiro, instalación de tanques de combustibles de 1.500 litros, tomas para las bombas Beluga BL 755 (prohibidas por la Convención de Ginebra) y lanzadores de cohetes de 5cm. Además un avión fué homologado para un mayor peso de despeque y un sistema de contramedidas de origen norteamericano.

- En los Harrier GR 3: modificaciones para el rol Aire/Aire y operación en portaviones. Tomas para bom-

bas de 1000 libras y reemplazo del sistema de navegación Ferranti por otra de alineado rápido FINRAE para operar desde portaviones.

- En los Vulcans: 6 fueron convertidos en aviones tanques y uno (matrícula XM597) reformado para portar el misil antirradiación estadounidense "Shrike".

- En los Nimrod: 13 fueron preparados para ser reaprovisionados en vuelo y varios de ellos para lanzar el misil Sidewinder.

- En los C-130: 7 con tanques de combustible adicionales y mangueras de reaprovisionamiento y 4 convertidos en avión tanque.

- En los Victor: además de reaprovisionadores fueron convertidos en aviones de reconocimiento marítimo con un nuevo radar, cámaras fotográficas y sistemas de navegación Omega.

Las Fuerzas Terrestres enemigas

317. En lo referente a las fuerzas terrestres, estas estuvieron integradas por la Real Infantería de Marina (Royal Marines) y el Ejército (British Army).

318. La Infantería de Marina estuvo representada por la 3a. Brigada de Comandos, al mando del Brig. THOMPSON, con las siguientes unidades:

- Batallones de Comandos 40, 42 y 45.
- Escuadrón Aéreo de Comandos, ya mencionado.
- Regimiento Logístico.
- Escuadrón Anfibio Especial (Special Boat Squadron, SBS).
- Destacamentos de embarcaciones de desembarco.
- Unidades de Defensa Aérea.
- 1er. Escuadrón de Ataque.
- Unidad de guerra en montaña y zona ártica.
- Escuadrón de Comunicaciones y Comando.
- Tropas de Comunicaciones "Y" y Destacamento de Comunicaciones Satelitarias.
- Bandas de los Marines de su Majestad y de la 3a. Flotilla.

319. El Ejército participó con las siguientes unidades:

- 3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas (agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Tropas de Exploración del Escuadrón B de los "Blues and Royals" (agregados a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 12 de Defensa Aérea (disminuido en 1 batería y agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 4 de Artillería de Campaña (reducido en una batería y agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos del Regimiento 30 de Comunicaciones (agregados a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos de 19 Cuerpo Médico de Ambulancias de Campaña (agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- 5a. Brigada de Infantería, al mando del Gen. Antony WILSON, con su Escuadrón Comando y Comunicaciones.
- Regimiento 29 de Artillería de Comando.
- Elementos de la Batería de Defensa Aérea 43 (Regimiento 32 de Artillería Real con armas guiadas).
- Elementos del Regimiento de Artillería 49.
- Elementos del Regimiento Escuela de Apoyo de Artillería.
- Elementos del Regimiento 33 de Ingenieros.
- Regimiento 36 de Ingenieros (disminuido en un Escuadrón).
- Elementos del Regimiento 38 de Ingenieros.
- Escuadrón 59 de Comandos independientes de Ingenieros.
- Elementos del Regimiento 14 de Comunicaciones.
- Elementos de Tropas de Comunicaciones 602.
- Segundo Batallón de Guardias Escoceses.
- Primer Batallón de Guardias Escoceses.

- Primer Batallón de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgo.

- 2do. Batallón del Regimiento de Paracaidistas.

- Elementos del Regimiento 22 de Servicios Aéreos Especiales.

- Escuadrón 656 del Cuerpo Aéreo del Ejército (ya mencionado) y elementos de mantenimiento.

- Elementos de los Regimientos 17, 29 y 47 del Cuerpo de Transportes.

- Tropas del Cuerpo de Transporte 407.

- Equipo de Control de Combate (Controladores Aéreos Adelantados) de las Unidades 601, 602 y 603.

- Elementos varios de mantenimiento, Correos, Servicio Médico, Polvorines, Policía Militar, Lavandería y Administrativos.

- En la Isla Ascención: Elementos de los Regimientos de Ingenieros 22 y 28, destacamentos de mantenimiento, Paracaidistas, Comunicaciones, Escuadrón 47 de Terminal de Carga Aérea y otros servicios varios.

320. La tarea de disponer de una fuerza tan numerosa, no fué sencilla ya que el primer inconveniente fué suspender las licencias acordadas y a medida que se iba reuniendo al personal, se lo alistaba y enviaba a la zona de operaciones, en naves militares o requisadas o bien vía aérea hasta Ascención, donde eran transportados a sus buques de destino.

LAS FUERZAS PROPIAS

El Orden de Batalla ~~se remonta~~

321. Luego del 2 de abril y advertida la Junta Militar de la decisiòn britànica de romper relaciones diplomàticas y enviar una fuerza naval, resolviò suspender la evacuaciòn de tropas y alistar unidades para ser enviadas al T.O.

322. Esta decisiòn, diferente a los planes originales, indicaba el cambio del objetivo estratègico inicial de "ocupar para negociar" por el de "reforzar para disuadir a Gran Bretàna" de su intenciòn, pero para este objetivo no se hablan adoptado las previsiones necesarias en el òrden diplomàtico y militar.

323. Por Decreto 681, el PEN constituyò la Gobernaciòn Militar de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, designando Gobernador al General Mario Benjamìn MENENDEZ, quièn a su vez detentarìa el cargo de Comandante Militar de la Guarniciòn Malvinas.

324. El dìa 3 de abril de 1.982, a las 10:00 horas una Compañia del Regimiento de Infanterìa nùmero 25 al mando del Tte. 1ro. ESTEBAN tomò posiciones en Darwin y Pradera del Ganso y, al dìa siguiente, la Fuerza Aèrea Argentina desplegò seis (6) aviones PUCARA IA-58 a las Islas y la Aviaciòn Naval cuatro (4) aviones Macchi MB-339.

325. El puente aèreo que habìa comenzado a funcionar desde las 08:45 horas del dìa 2 de abril, transportando elementos para una reducida guarniciòn, viò bruscamente incrementada su misiòn. Durante los dias 2, 3 y 4 las salidas fueron predispuestas, es decir se hallaban planificadas con la debida anticipaciòn, pero a partir de esa fecha dejaron de serlo.

326. En el Aeropuerto se creò la Base Aèrea Militar Malvinas, que comenzò a brindar seguridad y los servicios esenciales para apoyo a las aeronaves que comenzaron a llegar ininterrumpidamente, a partir de la decisiòn de reforzar las Islas.

327. Para aumentar las dimensiones de la reducida plataforma existente para carga y descarga de los aviones, se agregaron planchas de aluminio, aumentando la capacidad de estacionamiento a tres (3) aeronaves trabajando en forma simultànea, habilitàndose ademàs una Terminal de Carga Aèrea para entregar los pertrechos que en forma continuada llegaban a las Islas.

328. Se utilizaron aviones C-130 y F-28 de la F.A.A. y tambièn Boeing 737 de Aerolìneas Argentinas y BAC-111 de Austral. Se sumò ademàs a la tarea la Aviaciòn Naval, transportando sus fuerzas en aviones Electra y F-28. Durante el perìodo comprendido entre el 2 de abril y el 30 de abril se transportaron 7.989 pasajeros (6.712 de Ejèrcito, 414 de Armada y 863 de Fuerza Aèrea) y 5.037,5 toneladas de carga (3.665,8 de Ejèrcito, 200,1 de Armada y 1.171,6 de Fuerza Aèrea).

329. El esfuerzo del transporte aéreo no sólo se centró en las Malvinas, sino que fué requerido en el continente también. Había que desplegar Unidades íntegras desde sus asientos de tiempo de paz. Brigadas completas del Ejército fueron trasladadas al Sur, igual que Bases Aéreas con todos sus medios, para comenzar a operar a la mayor brevedad.

330. Esto originó, el 6 de abril, la creación del Comando Aéreo de Transporte, el cual ante el anunció de que Gran Bretaña implantaría el bloqueo naval a las Islas a partir del día 12 de abril, adquirió importancia vital.

331. En total, durante el conflicto fueron transportados 49.165 pasajeros y 9.799,7 toneladas de carga, que insumieron 7.718,50 horas de vuelo.

La movilización imprevista

332. El día 7 de abril, mientras el General MENENDEZ asumía la gobernación de las Islas Malvinas y el Comité Militar desactivaba el Teatro de Operaciones Malvinas y creaba el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, el Poder Ejecutivo, mediante el Decreto 688, convocaba al personal de la reserva de las FF.AA. pertenecientes a la Clase 1.962.

333. El 8 de abril el ARA "Bahía Buen Suceso", zarpó transportando tropas y pertrechods, mientras que al día siguiente la Brigada de Infantería Mecanizada recibió la órden de alistarse para trasladarse a las Islas.

El Refuerzo del personal en tierra

334. Por entonces se completaron 2.600 efectivos en Malvinas, con la llegada del Batallón de Infantería de Marina 5 y el regimiento de Infantería 25, desplegados en las proximidades del Aeropuerto, el RI 8, la compañia de ingenieros 9 en Bahía Zorro (Fox Bay) y la Compañia "C" del RI 25 en Pradera del ganso.

335. La Brigada de Infantería X comenzó a llegar a la BAM Malvinas el 11 de abril, al mando del General de Brigada Oscar Luis JOFRE y al día siguiente, a las 04:40 horas, comenzó a hacerse efectivo el bloqueo británico.

336. También el día 12 de abril el buque de ELMA "Córdoba", que debía trasladar desde Puerto Deseado una valiosa carga militar, en una mala maniobra de atraque embistió el muelle de dicho Puerto, sufriendo algunos daños que le impidieron momentáneamente cumplir con su tarea.

El Bloqueo británico

337. Dado que los submarinos podían hallarse en aguas del Mar argentino y que las bodegas alojaban unas 2.000 toneladas de elementos entre munición, Artillería de Defensa y planchas de

aluminio para prolongar la pista de Malvinas, el Comité Militar, con el asesoramiento del T.O.A.S., resolvió que el buque ELMA "Córdoba" no cruzara hasta las Islas debido al valor tactico de su cargamento.

338. En lo sucesivo, sólo se autorizaría el cruce de buques con carga reemplazable, tales como víveres, vestuario, combustible, etc.

339. Pero la primera hazaña de burlar el bloqueo marítimo inglés estuvo a cargo de dos embarcaciones de la Prefectura Naval Argentina, los Guardacostas GC 82 "Islas Malvinas" y GC 83 "Río Iguazú", que llegaron el 13 de mayo. Estas embarcaciones tendrían durante el conflicto una importancia singular ante la ausencia total de buques armados propios, aunque su único armamento, una ametralladora 12,7 mm, no era de significación, teniendo en cuenta la envergadura de sus rivales.

340. Es conveniente aclarar además, que los Guardacostas están diseñados para operar en aguas protegidas y uno de ellos llegó a rem0olque de otro por falta de combustible, luego de una durísima travesía en mar abierto.

341. Pero los Guardacostas no fueron los únicos en burlar el bloqueo naval. El 20 de abril, nuestra Marina Mercante se hacía presente en Malvinas con el ELMA "FORMOSA" y el 26 del mismo mes llegaba el "CARCARAÑA", con tripulación militar.

342. Finalmente, el 1 de mayo llegaba desde Usuhaia el remolcador Bridas "Yahuin", a las 19:20 horas.

343. Cambiada la decisión estratégica militar al reforzar las Islas, el Comité Militar resolvió la creación de varios Comandos Operaciopnales.

344. De esta forma se estableció el Comando del teatro de Operaciones del Atlántico sur, del cuál dependía la Guarnición Militar malvinas, la Flota de Mar y la Fuerza de Submarinos.

345. Simultaneamente se había creado el Comando Aéreo Estratégico, con medios exclusivos de la FAA, fué su Comandante el Brig May Helmut Conrado WEBER.

346. El CAE a su vez creó la Fuerza Aérea Sur, que debería ejecutar aquellas misiones de órden táctico que fuesen necesarias. Fué designado Comandante el brig D. Ernesto Horacio CRESPO.

347. El CAE dispondría de medios de ataque de la Fuerza, que serían asignados a la FAS según sus necesidades. Fundamentalmente los medios pertenecían a la VI Brigada Aérea (M-5), V Brigada Aérea (A-4B), IV Brigada Aérea (A-4C), III Brigada Aérea (IA-58), II Brigada Aérea (MK-62) y (LJ-35A); además de los KC-130 y Boeing 707 de la I Brigada Aérea para trasporte aéreo, reabastecimiento en vuelo y Exploración y Reconocimiento.

348. Como se mencionó anteriormente, también se constituyó el Comando Aéreo de transporte, cuyo comandante fué el brigadier Enrique Ramón VALENZUELA, contando con aviones B-707, C-130, F-28, F-27 y G-2.

349. La defensa aérea continental fué responsabilidad del Comando Aéreo de defensa, cuyo titular fué el Brigadier Mayor Augusto Jorge HUGHES, cargo que ya tenía desde la paz. los medios asignados eran aviones M-III de la VIII Brigada Aérea, radares de GIVA 1 y 2 y Artillería Antiaérea de la BAM Mar del Plata.

350. La Guarnición Militar Malvinas formó un Comando Conjunto, integrado por tres componentes, uno por cada FF.AA.. El más significativo era el componente terrestre que disponía de tres Brigadas de Infantería: La III al mando del General Omar Edgardo PARADA, la IX con el general Américo DAHER y la X con el General Oscar Luis JOFRE.

351. El componente naval fue comandado por el Contralmirante Edgardo Aroldo OTERO y el áereo por el Brigadier Luis Guillermo CASTELLANOS.

352. La FAS estableció su Puesto de Comando en Comodoro Rivadavia y distribuyó sus medios asignados con celeridad y eficacia.

353. Para actuar en el continente en caso de ser necesario se constituyó el T.O. Sur, al Comando del General de División Osvaldo Jorge GARCIA, quien se Había desempeñado como titular del T.O. Malvinas hasta el 7 de abril.

<u>El desafío a la Fuerza Aérea Argentina. El poder relativo</u>

354. Para la Fuerza Aérea Argentina, la posibilidad de un enfrentamiento era un tremendo desafío, teniendo en cuenta, no sólo que sería su bautismo de fuego, sino que no se hallaba preparada específicamente para ese particular Teatro de Operaciones eminentemente naval; por lo tanto, ni los sistemas de armas de que disponía, ni el adiestramiento de su personal estaban previstos para un conflicto de la naturaleza que se avecinaba.

355. Se había realizado una práctica de ataque a una fragata tipo 42 de nuestra Armada, similar a las de la Armada Inglesa, ~~más~~ pocas fueron la conclusiones positivas que se extrajeron; para una formación las posibilidades de sobrevivir eran del 25 por ciento, con hasta un 90 por ciento de posibilidades de derribo por parte de las defensas antiaéreas del buque.

356. Además, las 400 millas náuticas que separaban a los Aeródromos más próximos de las Islas Malvinas traían consigo una seria penalización: para los aviones Dagger M-5 significaba que escasamente podrían permanecer entre dos (2) y tres (3) minutos en la zona del blanco, y para los M-III significaba que sólo podrían llegar a la vertical de Malvinas sin poder descender.

Ninguno de estos dos sistemas permitía su reaprovisionamiento en vuelo para aumentar su autonomía y carga útil.

357. Por su parte los "Skyhawk", debían casi necesariamente ser reaprovisionados en vuelo para tener mayores posibilidades de llegar al blanco, atacar y regresar. El problema consistía en que sólo se contaba con dos (2) aviones reabastecedores y, además, ante cualquier inconveniente en el mismo debían, en el mejor de los casos abortar la mision, y en el peor, que si en un regreso con problemas no podían reabastecer, deberían eyectarse sobre el mar al quedarse sin combustible.

358. El sistema de armas Super Etendart-Exocet, de la Armada Argentina, había comenzado a llegar a nuestro País, pero el embargo impuesto por Francia sorprendió al sesenta por ciento del material encajonado en el puerto de Marsella, y de los doce (12) aviones comprados sólo habían llegado cinco (5), con cinco (5) misiles Exocet tipo M-39, restando además calibrarlos.

359. Planteada así la situación, la principal ventaja Ar-gentina era la de operar desde bases en tierra, pero lo que prima para establecer una superioridad aérea son las armas que pueden ser colocadas sobre los objetivos militares y estas son afectadas en función del tiempo de permanencia sobre los mismos. A su vez, esta premisa depende básicamente de tres parámetros fundamen-tales: cantidad de aviones, autonomía de vuelo y número de sali-das que puede realizar cada avión por día, además de la carga bélica portante.

360. Comparativamente, los aviones de la Flota inglesa dis-ponían de una apreciable ventaja: la menor distancia desde sus Bases (los portaviones) a la zona de blancos.

361. Estacionados los portaviones entre 90 y 120 millas, los Harriers estaban en aptitud de realizar, no sólo una mayor canti-dad de salidas, sino también de permanecer un mayor tiempo sobre los objetivos (entre 10 y 20 minutos).

362. Sin embargo, respecto de la situación táctica, nuestra FAA poseía la ventaja, al atacar, de elegir el lugar, momento y procedimiento que más le convinieran para obtener sorpresa y el máximo de efectividad. Quién se defiende debe montar guardia, lo que en términos aéreos es sumemente desgastador y llegó a consti-tuir, en la Fuerza de Tareas inglesa, una deficiencia, ya que los aviones de alerta temprana no podían ser alojados en los porta-aviones y por eso no contaban con ellos en forma permanente. Esta deficiencia fué de trascendental importancia para la suerte de numerosos buques de superficie de la Armada inglesa.

363. De cualquier forma, los pilotos de la FAA sabían que se hallaban ante la más crucial alternativa de la historia. Infor-malmente, entre los aviadores, existía la presunción de que nuestro poder aéreo podría realizar hasta dos (2) misiones con todos sus aviones. En la primera se perdería la mitad de la Fuerza y en la segunda, el resto.

364. Ya no habría posibilidades de volver a salir, pero si en una de estas dos salidas, se llegase a hundir una sola Fragata, con ello se habría de tener suficiente recompensa. Y no se trataba de un cálculo exagerado o tremendista; nunca antes había existido un enfrentamiento aeronaval como el que se planteaba en nuestros mares. Al fin y al cabo, el grueso de nuestra aviación, los "Skyhawk", databan de 1962, de diseño obsoleto, para enfrentar a una flota cuya unidad más vieja era más joven que nuestros "Halcones" y dotada de los más recientes adelantos de la técnica aeronaval.

365. Así, con humildad y respeto por el enemigo, pero con enorme sentido de responsabilidad para con el cumplimiento de su deber, y sabiendo que se aprestaba a escribir su historia en la memoria de la Patria la FUERZA AEREA ARGENTINA desplegaba sus Comandos y Unidades para combatir.

Los Sucesos del mes de ABRIL MAYO

CAPÍTULO III CAP V

EL DESPLIEGUE

El despliegue enemigo

366. Los primeros movimientos de efectivos británicos fueron realizados por la RAF el 3 de abril, cuando despegó de la Base de Brise Norton un VC 10 del Escuadrón 10 de Transporte Aéreo, para dirigirse a Montevideo a replegar al Gobernador despuesto Rex HUNT y sus acompañantes, mientras los 8 primeros C-130 despegaron con destino a la Isla Ascención, practicamente antes de haber solicitado autorización para ello a EE.UU., transportando elementos esenciales para preparar el Aeropuerto de Wideawake.

367. En estos primeros vuelos se trasladó un sistema de alarma "Wartello", para prevenir algún supuesto ataque argentino y también facilidades para los servicios de comunicaciones y meteorología, provistos por el ala de comunicaciones tácticas y medios del Regimiento 30 de Comunicaciones y por la Unidad Meteorológica móvil del Grupo 38.

368. Los primeros buques en zarpar fueron los portaviones y varias naves de escolta, el 5 de abril. Les siguió el SS "Camberra" con el Batallón de Comandos 42 y el 3er. Batallón de Paracaidistas. Posteriormente lo hizo el Batallón 45 en RFA "Stromness", al cual le siguieron otras naves de la flota auxiliar y requisadas. El 2do. Batallón de Paracaidistas lo hizo en el "Europic Ferry" y en la motonave "Norland", mientras los "Blues y Royals" lo hacían en el "Elk", junto con los dos tanques livianos "Scorpión" y los cuatro vehículos blindados "Scimitar" y el resto de su armamento los trasatlántico "Camberra" y "Uganda" recibieron la orden de dar por terminados sus viajes, regresando el primero a Gran Bretaña y el segundo a Gibraltar.

369. Varios trasbordadores de línea utilizados en el canal de la Mancha fueron también requisados e inmediatamente puestos en operación, ya que en sus especificaciones de diseño se habían considerado requerimiento técnico militares.

370. El 1 de mayo fué requisado el "Queen Elizabeth II" y una vez modificado para trasporte de tropas y agregada una plataforma para helicópteros, zarpó el 12 de mayo con la 5a. Brigada de Infantería, en la que se incluían los Guardias Galeses, Escoceses y los Fusileros Gurkhas.

371. La Task Force se dividió en dos grupos, dirigiéndose el primero y más adelantado hacia las Islas Georgias, donde ya se encontraba de patrulla el submarino "Onix". El 20 de abril un avión "Victor" de reconocimiento sobrevoló la Isla San Pedro en misión fotográfica, ya que los planes preveían en primer término recuperar Grytviken, a efectos de levantar la moral propia y disponer de un apostadero natural para los buques, en caso de ser necesario.

372. El día 23 de abril, el portacontenedores "Atlantic Conveyor" zarpó con una valiosa carga. Entre los elementos que llevaba se encontraba un Escuadrón completo de helicópteros Wessex y 3 Helicópteros pesados Chinook, además de repuestos y pertrechos de todo tipo.

373. El día 24 de abril, el segundo grupo de naves de la Task Force se hallaba listo para zarpar de la Isla Ascención y ese mismo día aviones "Nimrod" comenzaron a realizar tareas de reconocimiento para ubicar los buques de la Armada Argentina.

374. Las Fuerzas de desembarco británico que se dirigían a Grytviken estaban constituídas por 180 expertos pertenecientes a los marines, al SAS y al SBS; transportados en el "Endurance", 22 Infantes de marina del destacamento NP 8901; en el "Antrim", el Escuadrón D del SAS y en el "Tidespring" la Compañía "M" del Escuadrón de Comandos 42.

375. Además, de los buques mencionados, la flotilla estaba integrada por la Fragata "Plymouth" y la Fragata tipo 22 "Brillant", que se unió el 24 de abril.

376. El 25 de abril el Reino Unido continuaba trasladando personal y material a la Isla Ascención, con 4 aviones Jumbo requisados y aviones de la RAF.

377. El 29 de abril, cinco "Avro Vulcan" aterrizaron en Ascención en lo que sería la avanzada de la operación "Black-Buck", planificada para destruir la pista de Puerto Argentino.

<u>El despliegue Argentino</u>

378. Podría decirse que las fuerzas argentinas tuvieron dos despliegues: el primero, más reducido, para lograr la recuperación de las Islas el 2 de abril y a partir de este, una vez conocida la intención de gran bretaña de enviar la flota, el segundo despliegue, para enfrentar las fuerzas británicas y mantener la soberanía sobre las islas.

379. Así, el despliegue para la defensa quedó dispuesto de la siguiente manera:

- <u>En Puerto Argentino (Componente Terretre)</u>

1) Comandante Conjunto Malvinas: (ó Guarnición Militar Malvinas -GMM-) General de Brigada Mario Benjamín MENENDEZ.

2) Comandante del Componente Terretre: General de Brigada Oscar L. JOFFRE.

3) Comandante de la B.I. MEC: General de Brigada Américo DAHER.

4) Comandante de la BI. III: General de Brigada Omar E. PARADA.

5) Regimiento de Infantería Mecanizada 3, 6, 7 y de Infantería 4 reducido y 25 reforzado con una Sección de la Compañia de Ingenieros de Combate de I.M.

6) Grupo de Artillería 3 reforzado, Grupo de Artillería Aero- transportada 4 y una Batería de Campaña de la I.M.

7) Batallón de Infantería de Marina 5, reforzado con una Sección de Ingenieros de Combate de I.M. bajo control operacional del Comandante del Componente Terretre.

8) Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601, reforzado con elementos del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 602.

9) Escuadrón de Exploradores de Caballería Blindado 10, refor- zado con dos Secciones del Destacamento de Caballería 181 y 12 vehículos "Panhard".

10) Compañia de Comunicaciones Macanizada 10.

11) Agrupación de Ingenieros de Puerto Argentino, Compañia de Ingenieros Mecanizados 10, reducida, Compañia de Ingenieros de Comabate 601 y Compañia de Ingenieros de Ingenieros de Combate de Infantería de Marina.

12) Batallón de Aviación de Ejército 601, con 19 helicópteros Bell UH-1H, 3 Augusta, 5 Puma 5A-330 y 2 Chinook.

13) Compañia "B" del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601.

14) Compañia de Comando 601 y 602.

15) Elementos de la Compañia de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601.

16) Escalón "B" de Comunicaciones 181.

17) Compañias de Comando y Servicios 10 y 3 reducida.

18) Elementos de la Compañia de Policía Militar 181.

19) Sección de Inteligencia Malvinas.

20) Hospital Quirúrgico Movil.

21) Centro de Operaciones Logísticas Malvinas.

22) Comando de Escuadrón y Sección de Empleos Especiales del Escuadrón de Tropas Especiales 601 de Gendarmería Nalcio- nal.

- Componente Naval

1) Comandante del Componente Naval: Contralmirante Edgardo A.

12

OTERO.

2) Apostadero Naval Puerto Argentino: Naves GC 82 y GC 83 de PNA, Remolcador Yehuin y cargueros Monsunen, Forrest, Penèlope (requisado) y ARA Isla de los Estados.

3) Estaciòn Aeronaval Malvinas: (en BAM Malvinas) 3 Aeromacchi MB-326, 2 Helicòpteros Puma SA-330 y 2 Skyvan de PNA.

- Componente Aèreo

1) Comandante del Componente Aèreo: Brigadier D. Luis G. CASTELLANO. El A-3 era el Vcom. ALEGRIA, que se turnaba en ese cargo con el Vcom. GILOBERT; como Auxiliares de Operaciones estaban el My. CATALA, el My. FERNANDEZ y el My. OLIVA; el Jefe del CIC era el Vcom. ARANDA y se desempeñaron como auxiliares el My. KAJIHARA y el My. PERGOLINI; a cargo del Radar estaba el My. SILVA y de las Comunicaciones el My. GONZALEZ ITURBE.

2) Base Aèrea Militar Malvinas: Jefe Comodoro DESTRI (Anexo PIII-III-2). Escuadròn Helicòpteros (2 CH-47 y 2 UH-1H): Jefe Mayor POSSE, posteriomente redesplegado a BAM "Còndor" ~~(Anexo PIII-III-1)~~

3) Escuadròn del Grupo 2 de Vigilancia y Control Aèreo con el Radar Westinghuose AN/TPS-43F. Jefe Mayor SILVA ~~(Anexo PIII-III-3)~~.

4) Centro de informaciòn y control (CIC). Jefe Vcom. ARANDA.

5) Compañia de Seguridad de la B.A.M. Malvinas. Jefe ~~(Anexo PIII-III-4)~~.

6) Escuadròn de Artilleria Antiaèrea Malvinas: Jefe My. SAVOIA ~~(Anexo PIII-III-5)~~.

7) Grupo de Tareas Especiales: Jefe Vcom. CORREA ~~(Anexo P-III-III-6)~~.

8) Central de Comunicaciones de la F.A. Jefe Mayor GONZALEZ ITURBE ~~(Anexo PIII-III-7)~~.

9) Escuadròn Sanidad en BAM MLV y Hospital Puerto Argentino ~~(Anexo PIII-III-8)~~.

10) Red de Observadores del Aire (Anexo PIII-III-9).

En Darwin - Pradera del Ganso

- Componente Terrestre: Teniente Coronel Italo A. PIAGGI

1) Regimiento de Infanteria 12.

2) Compañia "C" del Regimiento de Infanteria 25.

3) Elementos del Grupo de Artillería Aerotransportada 4.

4) Elementos de la Compañia de Ingenieros Mecanizada 10.

- Componente Aéreo: Vcom. Wilson R. PEDROZZO

1) Base Aérea Militar Cóndor (Anexo PIII-III-10).

2) Escuadrón de Aviones IA-58 "Pucará: 12 aviones. Jefe Mayor NAVARRO. Posteriormente redesplegado a BAM MLV (Anexo PIII-III-11).

3) Batería de Artillería Antiaérea, reforzada con elementos del GADA 601 (Anexo PIII-III-12).

En Isla Gran Malvinas

- Componente Terretre

1) Bahía Fox: Teniente Coronel Ernesto REPOSSI

a) Regimiento de Infantería.

b) Compañia de Ingenieros 9, disminuída.

2) Puerto Howard: Teniente Coronel Juan R. MABRAGAÑA

a) Regimiento de Infantería reforzada con 2 Secciones de la Compañia de Ingenieros de Combate 3.

- Componente Naval:

1) Estación Aeronaval Calderón.

2) Compañia del Batallón de Infantería de Marina 3 reducida.

3) Escuadrilla de 4 aviones Turbo Mentor T-34C.

- Los efectivos totales comprometidos en las Islas fueron:

1) Ejército: 9.804 hombres.

2) Armada: 1.987 hombres.

3) Fuerza Aérea: 402 hombres.

380. Además en el Continente el despliegue por fuerzas fué el siguiente:

Fuerza Aérea Sur: Su Comando (Anexo PIII-III-13) instalado en CRV, comandaba las siguientes Unidades Operativas:

13

1) B.A.M. Trelew: Escuadrón MK 62 Camberra. (Anexo PIII-III-14).

2) IX Br. Aé. Comodoro Rivadavia: Escuadrón C-130, Escuadrón Feñix y Escuadrón de aviones M-III. (Anexo PIII-III-15).

3) B.A.M. San Julian: Escuadrón de aviones A-4B Skyward y Escuadrón de M-V Dagger. (Anexo PIII-III-16).

4) B.A.M. San Cruz: Escuadrón de IA-58 Pucará. (Anexo PIII-III-17).

5) B.A.M. Rio Gallegos: Escuadrón de A-4B y Escuadrón de M-III. (Anexo PIII-III-18).

6) B.A.M. Rio Grande: Escuadrón de M-V Dagger. (Anexo PIII-III-19).

- Este despliegue significaba un total de 84 aviones de combate.

ARMADA:

- La Armada se organizó en una Fuerza de Tareas, número 79, cuya misión era la de hostigar al enemigo mediante acciones de desgaste o atacando en oportunidades favo-rables.

- El concepto de la operación establecia que las naves propias no deberian entrar en la zona de exclusión, fijada por gran bretaña, ni emplear el armamento sin autorización, ya que se esperaba un resultado positivo de las acciones diplomáticas.

- Inicialmente para cumplir con su misión la Fuerza de Tareas se dividió en tres Grupos: el primero consti-tuido con el Portaviones 25 de Mayo y la División Corbetas. el segundo con la División Destructores y el tercero con el Crucero General Belgrano.

- Posteriormente, al hacerse inminente el inicio de las acciones bélicas, se dispuso una nueva distribución de los Grupos de tareas, quedando de la siguiente manera:

1) GT 79.1: Portaviones 25 de Mayo y Destructores Santisima Trinidad, Hércules, Comodoro Py y Seguí.

2) GT 79.3: Crucero General Belgrano y Destructores Bouchard y Piedrabuena.

3) GT 79.4: Corbetas Drumond, Guerrico y Granville.

- La dotación se completó con los buques de apoyo Punta

Medanos, Puerto Rosales y Campo Durand.

- La posición de los Grupos de Tareas al 30 de abril era:

1) GT 79.1 al Este de Puerto Deseado.

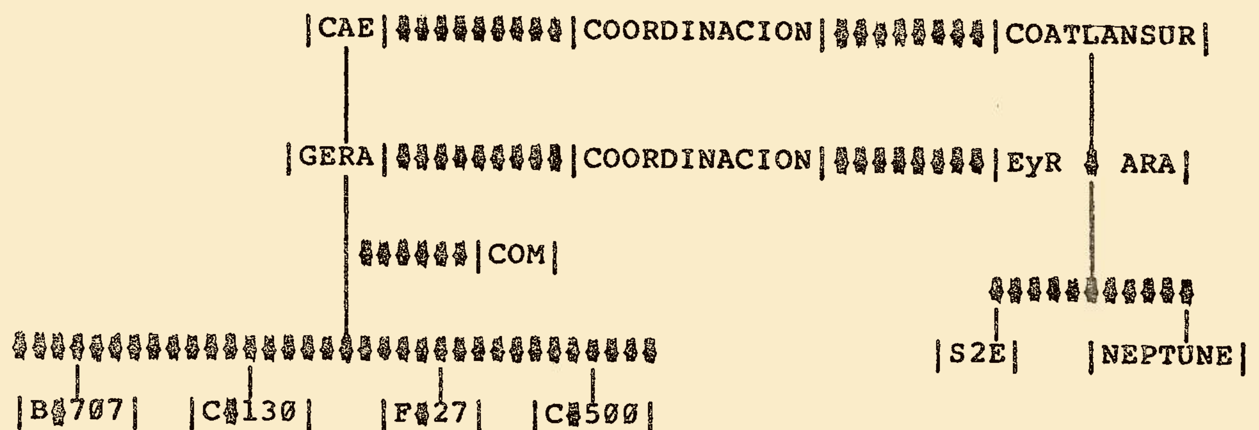
2) GT 79.4 al Este de Comodoro Rivadavia.

3) Al Norte de la Isla de los Estados.

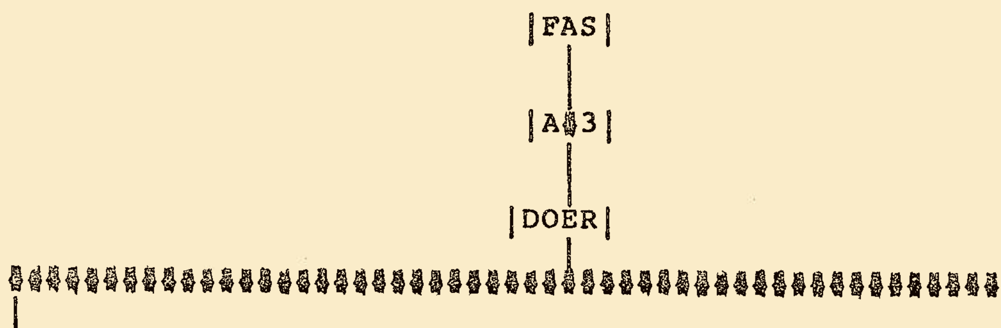
382. El Ejército mantuvo el resto de sus unidades en los asientos de paz, excepto las desplegadas a Malvinas o al T.O. Sur, que fueron mencionadas y alistó la IV Brigada Aerotransportada como reserva Estratégica Militar.

El Despliegue de los medios de la F.A.A.

382. Ante la situación, habiendo recibido el CAE su misión del Comité Militar, creó el día 5-abr-82 la Fuerza Aérea Sur (FAS), con la responsabilidad de cumplir operaciones aéreas estratégicas, defensivas, tácticas y de transporte sobre el Teatro de Operaciones Sur (TOS) y el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS); mientras que las tareas de exploración quedarían inicialmente bajo la responsabilidad del CAE y del Comandante del TOAS, de acuerdo a la siguiente organización (Anexo PIII-III-20):



383. Esta organización, creada el 13-abr-82 fue modificada el 30-abr en que el Jefe del GERA (Com. FERRI), quedó afectado a la FAS con la siguiente organización:



SOER

GERA

CRV - 1 F-27
EPO - 1 F-27
TRE - 1 F-27

SOAE

ESCUADRON "FENIX"

CRV - LR-34/35 - HS - AC690
SJU - 2 LR-35
SCZ - 2 TS-60
GAL - 3 TS-60
GRA - 3 LR-35

- El Escuadrón Boeing 707, siguió operando desde PAL, a ordenes del CAE para EyR Lejana.

Despliegue de las Unidades de combate en el Continente

384. A la Base Aérea Militar Trelew (Chubut) se trasladaron 7 aviones MK-62 "CANBERRA", provenientes de la II Brigada Aérea, de la Ciudad de Paraná, Capital de la Provincia de Entre Ríos. En la IX Brigada Aérea, ubicada en la Ciudad de Comodoro Rivadavia en la Provincia de Chubut, se concentraron el Escuadrón de Transporte integrado por 7 aviones C-130H y 2 KC-130, el "Escuadrón Fenix", con 5 aviones LEAR JET LR-35; el "Escuadrón de Busqueda y Salvamento" con aviones FK-27, DLC-6 y Helicópteros y un "Escuadrón de Caza Interceptora, compuesto por 8 aviones MIRAGE M-IIIE (4 desplegados en la Ciudad de Río Gallegos). (Anexo personal integrante).

385. En la B.A.M. San Julian, Provincia de Santa Cruz, un "Escuadrón de Caza y Bombardeo, formado por 9 aviones A-4C "SKYHAWK", provenientes de la IV Brigada Aérea, con asiento en la Ciudad de Mendoza y un "Escuadrón de Caza Bombardeo" de 10 aviones MIRAGE V-DAGGER, de la VI Brigada Aérea de Tandil, A la B.A.M. "Santa Cruz", junto a la Ciudad que lleva ese nombre, fué trasladado un "Escuadrón de Ataque", con 8 aviones IA-58 "PUCARA", proveniente de la III Brigada Aérea (Ciudad de Reconquista en el norte de la Provincia de Santa Fé).

386. En la B.A.M. Río Gallegos, junto a la Ciudad de ese nombre en la Provincia de Santa Cruz, se concentraron dos Escuadrones de Caza y Bombardeo, conformada por 22 aviones A-4B "SKYHAWK".

387. A la B.A.M. Río Grande en Tierra del Fuego, fueron trasladados 9 aviones Mirage V "DAGGER" del "II Escuadrón de Caza y Bombardeo, con asiento en la VI Brigada Aérea, de la Ciudad de Tandil.

Despliegue en las Islas Malvinas

388. En la B.A.M. Malvinas, junto a la Ciudad de Puerto Argentino, se desplegó un "Escuadrón de Artillería Antiaérea, El TMA, una "Compañia de Seguridad y Defensa, el Grupo de Operaciones Especiales, Personal de Control de Aeródromos, 2 Helicóp-

teros BELL 212 y 2 CH-47.

389. En la B.A.M. Cóndor, ubicada en "Prado del Ganso" junto al itsmo de Darwin, se instalaron 12 aviones IA-58 Pucará, perteneciente a un "Escuadrón de Ataque"; un "Escuadrón Helicópteros", compuesto por dos Helicópteros CHINOOK (CH-47) y dos BELL 212; una Batería Antiaérea reforzada, parte de la R.O.A. y una Compañía de Seguridad y Defensa.

<u>Desde el Norte</u>

390. Operando en la Base Aeroparque y en la Base Ezeiza, aviones de Aerolineas Argentinas B-707, participaron del puente aéreo a Malvinas hasta el 1-mayo como asistencia; aviones B-707 en vuelos de cabotaje al TOS. Aviones BAC 111 de la Empresa Austral, operando desde aeroparque, participaron en el puente aéreo hasta el 1-mayo. Tambien contribuyeron aviones civiles, ofrecidos por empresas partilculares, tripulados por pilotos tambien civiles en diversas tareas (Diversión, traslado, comunicaciones, transporte) que permitieron cumplir una misión más que destacable.

391. El Personal que participó en la Campaña, perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, por jerarquía, sistema de armas, etc.) es el que se detalla en los Anexos PIII-III-1 al 21.

15

CAPITULO IV

LA R.O.A.

Histôria y Origen de sus recursos humanos

392. El agravamiento de la situación limitrofe con Chile, moviò durante el año 1978 a la Fuerza Aérea a estudiar la posibilidad de complementar sus sistemas de detección por radar con personal dedicado a la observación visual el cual colocado a convenientes distancias de los OM a defender, pudiera detectar por medios visuales la presencia de aeronaves enemigas que eventualmente escaparan a la detección radar.

393. Este Personal debía estar provisto de un eficiente sistema de telecomunicaciones y de medios de movilidad. Esta necesidad encontraba una severa limitación de orden presupuestario, pués la Fuerza Aérea no se hallaba en condiciones económicas de proveer el material necesario en cantidad suficiente.

394. Otra grave dificultad, la constituía el tiempo que podía insumir la instrucción del personal en el uso de los equipos de comunicaciones y su eventual instalación en cualquier terreno y reparación en caso de emergencia.

395. Teniendo en cuenta la gravedad de la situación y las limitaciones expuestas, la Fuerza Aérea resolvió requerir la colaboración de los radioaficionados, valiéndose de las disposiciones relativas al Servicio de la Defensa Civil.

396. Los hechos posteriores demostraron acabadamente el acierto de esta medida ya que la respuesta de los radioaficionados fué masiva y entusiasta: ya sea en la frontera Patagónica o en las Islas Malvinas, el personal de la R.O.A. complió su misión con valor y desinterés.

397. Al calor de la lucha o de la inminente espectativa bélica, se forjó el espiritu de cuerpo que hizo nacer entre los radioaficionados y la Fuerza Aérea un vínculo que el tiempo no habrá de disolver.

398. La R.O.A. es un cuerpo de características especiales y hasta podría decirse atípicas, las razones que abonan esta afirmación son varias a saber:

1) Su fuente de reclutamiento.

2) Las especiales características psico-sociales de sus integrantes.

3) Su origen.

4) La provisión de sus elementos de trabajo.

5) Su estructura operativa en tiempo de paz y de guerra.

Las operaciones Aereas de la F.A.A.

Cap 8

PARTE IV

LAS OPERACIONES MILITARES DE LA F.A.A.

Libro AWSA quiere decir "Air War South Atlantic"
" FAW " " "Falklands Air War" - de la Royal Navy

La sección lleg “Calderón” pr camente sin combustible y el 3 debió aterrizar con la rueda de nariz sin trabar debido a que se torció en el despegue al agarrar el pozo. Para colmo, esta pista era aún peor que la de la Base “Cóndor”, pues tenía una superficie muy blanda e inundable, lo cual nos ocasionaría serios problemas en el futuro.

Todos íbamos deseosos de recargar combustible y armamento pues la evasión de nuestra presa nos había dejado llenos de impotencia y con muchas ganas de cobrarles el ataque sorpresivo de esa madrugada; pero los días venideros se encargarían ampliamente de darnos la posibilidad de infrigir serios daños al enemigo.

CAPITULO 4
COBERTURA AEREA

Es el relato de una de las tantas misiones de cobertura[1]. Las que se veían limitadas especialmente por el combustible, dada la distancia que existe entre las Islas Malvinas y el continente.
Esto hacía que los pilotos tuviesen además de la preocupación del enemigo, la de cuidar su combustible, para asegurar su regreso a la Base de asiento.

RELATA: Capitán Moreno (Piloto de Mirage V “Dagger”)

La noche del 30 de Abril, nos enteramos que el Teniente Ricardo Volponi y yo teníamos una misión a la mañana siguiente de cobertura[1] a un Neptune[10] de la Marina, que salía a tratar de ubicar la posición de la flota enemiga.

El despegue estaba previsto para las 06:30 horas (nocturno), 40 minutos después del despegue del Neptune, para así encontrarlo cerca de Puerto Argentino pues éste iba a las Islas.

Nos levantamos a las 05:30 horas; al llegar a la sala de pilotos nos informaron que estaban atacando Malvinas, que el avión de Marina no salía, pero debíamos quedarnos atentos, pues podía haber misiones para nosotros.

A las 07:30 horas, llegó la primera orden fragmentaria[11]. Debíamos despegar a las 07:45 horas (todavía nocturno), para una misión de “cobertura aérea” sobre Malvinas; la configuración[13] era de 3 tanques de combustible y 2 misiles[14] aire-aire, más cañones[15].

El principal problema nuestro era el despegue, pues con ese peso (máximo de nuestro avión), teníamos mucha carrera de decolaje, la pista era corta y además era de noche.

1 *Cobertura:* Protección realizada por unidades aéreas contra la acción del fuego enemigo.
10 *Neptune:* Avión de la marina.
11 *Orden fragmentaria:* Es una hoja de papel que contiene una orden de misión de combate con los detalles más importantes.
13 *Configuración:* Cosas que penden del avión.
14 *Misil:* A diferencia del cohete que va en línea recta hacia el blanco, el misil tiene sensores que hacen variar su rumbo buscando el objetivo.
15 *Cañones:* Para el neófito puede describirse a los cañones de un avión como ametralladoras de grueso calibre y baja cadencia[16] de fuego
16 *Cadencia:* Cantidad de disparos por minuto.

A las 07:45 horas, estábamos en cabecera con el Teniente Volponi y largamos frenos, para nuestra primera misión de combate; la meteorología era bastante mala, estaba lloviendo y los techos bajos. Nuestro indicativo para esa misión era "Toro".

Aproximadamente a las 08:25 horas, estuvimos en contacto con el radar de Malvinas, encontrándonos a unas 50 millas de Puerto Argentino.

El operador de radar nos informó que estaban atacando en ese momento el aeropuerto, y que caía un Harrier en llamas en el Puerto.

~~Nos pusimos muy contentos con Ricardo y gritamos un —¡Viva la Patria!~~

Al mismo tiempo que nos informaban lo anterior, nos dijo que tenía dos pichones[12] (aviones enemigos), para nosotros.

Le pregunté cuál era la posición y nos contestó que estaban a 120 MN de nosotros —"020º firme"[2]— contesté, y ordené pleno gas[3] seco al Teniente; él venía formando a mi izquierda, unos 500 metros laterales y 10º atrás.

—*¡Rumbo 030º!* —ordenó el radar—, *¡los enemigos se encuentran a 30 millas en recíproco!* —le pregunté qué era recíproco, pues o no lo había escuchado nunca o en ese momento no me acordaba lo que era—, *¡De frente pibe, están de frente!* —dijo. Ahora sí entendí; le pedí al radar que me ponga de costado, pues sabíamos que ellos al misil Sidewinder AIM-9L lo podían tirar de frente y nosotros, al que llevábamos, no.

—*¡Ahora los tienen a 9 millas, de frente y a una milla al costado derecho!* —ordené eyectar[17] los tanques externos de alas, y todavía nos quedamos con el central externo para aprovechar el combustible que nos quedaba en ese tanque. Le pedí al operador que durante el combate nos fuera preguntando el combustible, pues no creía que nos acordáramos en esos momentos, para poder volver al continente.

Cuando dijo que estábamos cruzándonos, eyectamos el último tanque, pusimos post-combustión y cerramos fuerte hacia el lado de cruce.

Nosotros teníamos 22.000 pies y ellos 18.000 pies de altura, según nos decía el radar.

Comenzamos a evolucionar en círculos para tratar de verlos y le pedí al radar que nos dijera dónde estaban.

2 *020 Firme:* Mantengo ese rumbo.
3 *Pleno gas seco:* Dar toda la potencia sin usar post quemador[4].
4 *Post quemador o post combustión:* Potencia adicional que da un rápido aumento de la velocidad en detrimento del consumo.

12 *Pichones:* Aviones enemigos.
17 *Eyectar:* Lanzar.

Nos contestó —¡En un círculo, los 4 juntos y no podría diferenciarlos!

Buscábamos con desesperación a los Sea Harrier, pero no los podíamos ver; en ese momento Ricardo me preguntó si yo había tirado un misil, le contesté que no y me dijo que vio pasar un misil blanco entre su avión y el mío.

Mientras tanto, el radar nos preguntaba a cada ratito por nuestro combustible, y en un momento nos dijo que estábamos nosotros atrás de ellos, pero al segundo siguiente ya estaban de frente; evolucionaban muy rápido y casi se paraban en el aire para dar vuelta, pues pueden cambiar la posición de sus toberas[5].

No sé cuánto tiempo había pasado, pero no creo que más de 2 minutos, aunque me pareció una eternidad, cuando tuvimos 2.450 litros (mínimo para volver), ordené que con post-combustión ascendiéramos con rumbo a casa y en viraje fuerte.

El operador del radar nos dijo que también ellos se alejaban en ese momento.

Ascendimos a 37.000 pies el Teniente Volponi y a 36.000 yo, pues no estábamos a la vista[6].

El radar nos daba nuestra posición con respecto a Puerto Argentino, del que estábamos a 5 millas de distancia.

Comenzamos a hacer cálculos pues estábamos lejos de nuestra Base y con nuestro mínimo combustible.

Afortunadamente, no había mucho viento en contra así que, casi en el límite, íbamos a llegar.

Una vez en contacto con el radar del continente, nos informó que la meteorología estaba mala pero con ILS[9] lograríamos entrar bien.

Teníamos 2 kilómetros de visibilidad y 100 metros de techo[18].

El radar nos dejó en el localizador[7] y en el haz de planeo[8] del ILS, con 5 millas de diferencia entre aviones.

Aterrizamos sin novedad.

El Teniente Ricardo Volponi realizó 3 misiones más y el 23 de mayo falleció, al ser alcanzado por un misil de un Harrier en una misión de ataque a buques. Se destacó siempre por su espíritu y su "garra". Fue un ejemplo. No lo olvidaremos.

5 *Tobera:* Componente de un motor cohete por donde escapan los gases producidos en la cámara de combustión.
6 *A la vista:* Viéndonos.
7 *Localizador:* Radiofaro direccional combinado con un sistema de aterrizaje por instrumento.
8 *Haz de planeo:* Energía emitida por un radiofaro en forma direccional.
9 *ILS:* Instrumentos que reúne al localizador y al haz de planeo para el aterrizaje por instrumentos.
18 *Techo:* Altura de nubes.

~~PARTE IV~~

LAS OPERACIONES ~~MILITARES~~ DE LA F.A.A.

~~LECTOR:~~

LAS PAGINAS QUE SIGUEN ~~HAN~~ EXPLICA~~RAN~~ ~~AL DETALLE~~ COMO LA FUERZA AEREA ARGENTINA SE CUBRIO DE GLORIA EN AQUELLOS MESES DE MAYO Y JUNIO DEL 82. ~~MODESTAMENTE PODEMOS DECIR~~ QUE TODOS Y CADA UNO DE SUS HOMBRES ESTUVIERON AL NIVEL QUE LA PATRIA ESPERABA Y QUE DESDE GENERACIONES ANTERIORES LA INSTITUCION SE HABIA ~~AFANADO EN CAPACITAR~~ PARA TAN DIGNA PRUEBA.

* Con la transcripción del siguiente informe de un aviador militar, creemos interpretar el sentimiento de todos los hombres (de cualquier escalafón, especialidad o jerarquía) de la F.A.A., que fueron a la Guerra con la misma convicción (Anexo PIV-I-1). Dice así:

#*# Estoy convencido que mi experiencia vivida #*#
#*# durante la epopeya MALVINAS, aportará su cuota de escla- #*#
#*# recimiento con respecto, no a mi modesto desempeño du- #*#
#*# rante las alternativas de una lucha reivindicadora de #*#
#*# nuestra Soberanía, sino sobre el valor, la fortaleza y #*#
#*# el temple demostrados ante el mundo por nuestros comba- #*#
#*# tientes. #*#

#*# Es bueno que la ciudadanía conozca con clari- #*#
#*# dad la intensa y perentoria vocación de nuestros pilotos #*#
#*# de ofrendar su vida en defensa de la Patria, ya que #*#
#*# estos hombres, a poco de ingresar a la Escuela de Avia- #*#
#*# ción Militar, se sübstancian con esa filolsofía y se #*#
#*# sienten dispuestos hasta el heroísmo cuando la Nación #*#
#*# los llama. #*#

#*# De mi feliz infancia abracé esta profesión con #*#
#*# amor, SI!, elegí la Aviación Militar. Visto su uniforme #*#
#*# con orgullo y tengo grabado en mi memoria los relatos de #*#
#*# gloriosas epopeyas. En mi hogar y en la escuela se me #*#
#*# enseño la grandeza de mi país; a través de sus batallas, #*#
#*# sus próceres y sus héroes, aprendí a amar a mi Nación. #*#

#*# Inocentemente creí que mi Patria necesitaba de #*#
#*# hombres como yo para mentener su soberaía. Aún lo creo. #*#
#*# Sin embargo, finalizado el conflicto, no advertí la #*#
#*# postura altiva y orgullosa que esperaba de mi país, que #*#
#*# aún en la derrota, debiera haber estado a la altura de #*#
#*# aquellos Argentinos que con su sangre regaron nuestras #*#
#*# Islas. #*#

#*# Pienso que no todos los Argentinos entendieron #*#
#*# esta epopeya, yo, pretendí entenderla, acepté el oficio #*#
#*# de las armas y he tratado de ejercerlo lo mejor posible. #*#
#*# Como Soldado, no he buscado ni pretendido esta guerra, #*#

19

#*# pero llegado el caso, cumplí con mi deber. Soy un profe- #*#
#*# sional, no un mercenario, elegí con libertad la disci- #*#
#*# plina militar porque creo honestamente que las institu- #*#
#*# ciones armadas, en cierta medida, limitan el horror en #*#
#*# el empleo de la violencia. #*#

#*# Acepté libremente respetar la Ley y el Honor #*#
#*# de Oficial, también acepté libremente luchar, nadie me #*#
#*# obligó a ello. Soy conciente que al final de la guerra #*#
#*# está la paz, combato para ganar y mi deber es alcanzar #*#
#*# ese objetivo lo antes posible. #*#

#*# No soy un hombre cuya profesión le impide #*#
#*# tener la misma sensibilidad que cualquier ser humano; #*#
#*# odio la guerra más de lo que ustedes creen, "la guerra #*#
#*# es algo noble sólo en el espíritu de aquellos que no la #*#
#*# conocen", es en el fin donde se encúentra su nobleza. #*#
#*# Desgraciadamente los hombres solo han encontrado la #*#
#*# guerra como solución de la búsqueda de la paz. #*#

#*# En lo personal, elegí esta vocación porque la #*#
#*# Nación, a través de sus Instituciones, mo dió la oportu- #*#
#*# nidad de ingresar a las Fuerzas Armadas; les toca a los #*#
#*# demás poner su talento al servicio de la paz, yo debo #*#
#*# prepararme para la guerra; mi Patria y mis conciudadanos #*#
#*# mo lo exigen. #*#

#*# En cuanto a mi carrera, cimenté mi experiencia #*#
#*# en las Unidades de Caza y mi vida profesional se fué #*#
#*# enriqueciendo con el alma de la especialidad. A medida #*#
#*# que fue transcurriendo el tiempo comencé a embuirme con #*#
#*# el espíritu del Piloto de Caza, a tal punto que se ha de #*#
#*# mantener hasta el último día de mmi existencia; porque #*#
#*# en definitiva es lo que alimentó mis sueños, mis ilu- #*#
#*# siones y marcó decididamente durante la guerra, el por- #*#
#*# qué de mi existancia y mi destino. #*#

#*# Pero también, soy conciente que, el hombre de #*#
#*# armas en tiempo de paz, es un ciudadano común. Con sus #*#
#*# afanes, sus ilusiones, sus esperanzas, sus afectos, sus #*#
#*# amores; en fin con todo lo contingente de una vida #*#
#*# plena. #*#

#*# Ello es así, hasta la hora del combate. Es en #*#
#*# ese entonces que debe prepararse para un total renuncia- #*#
#*# miento. Ya no es él. Ya no es el hermano, el hijo, el #*#
#*# padre, el esposo, el amigo. Su vida no le pertenece. #*#
#*# Queda esculpida en la gran hipótesis de la guerra, es #*#
#*# una total abstracción de lo terrenal y efímero, y sien- #*#
#*# te, en la tremenda soledad de su alma el acicate de la #*#
#*# gloria. No de su gloria, la de su Patria. #*#

#*# Así fuí a pelear, convencido que era mi deber, #*#
#*# a pesar de lo mucho que tenía que perder; mujer, hijos, #*#
#*# amigos... Era conciente que estaba viviendo una situa- #*#

ción límite; de mi decisión dependía mi vida o mi muerte, difícil compromiso de conciencia. En mis pensamientos estaba Dios, la Patria y mis convicciones, en permanente conflicto con mi familia, mis hijos, aún pequeños e indefensos, que necesitaban la guía de su padre. No estaba muy seguro de estar preparado para morir. Inmerso en esa marea de contradicciones que convulsionaban mi espíritu, me encuentra el 21 de mayo de 1982, día de mi derribo.

~~FIRMADO~~: Mayor D. GUSTAVO A. PIUMA JUSTO

###
****
###

20

~~CAPITULO VI~~

LA BATALLA DEL 01 DE MAYO/82 (SABADO)

LA SITUACION Y EL ACCIONAR ENEMIGO

La situación de la Fuerza de Tareas Inglesa (TASK FORCE)

El 30-abr-82 el grueso de la Fuerza de Tareas Inglesa se habia reunido en la zona TRALA de retaguardia (Area de remolque y reparaciones situada a unos 400 kilómetros al NE de Puerto Argentino) (~~Anexo PIV-I-2~~) y el Comandante del Grupo de Batalla (Carrier Battle Group), ~~el~~ Vice Almirante WOODWARD, recién arribado a la misma en su buque insignia (el ~~PAL~~ HMS Hermes), tenía órdenes de iniciar el ataque ~~al territorio de nuestras Islas Malvinas~~ al día siguiente, a fin de cumplir la operación "Corporate", que consistía en la recuperación del archipiélago. Entre los factores principales que influían en su apreciación figuraban:

1) Las órdenes recibidas de su Comando en NORTHWOOD (Comando de la Task Force), el cual había concebido una operación estratégica conjunta (con la ~~Real Fuerza Aérea~~ (RAF) ~~Whitehall~~) consistente por un lado en la operación Carnero Negro (Black Buck), (un VULCAN del Escuadrón 101 operando desde Ascensión, que inutilizaría la pista de ~~nuestra BAM~~ Malvinas), haciendo un recorrido de 6810 millas, con 6 reabastecimientos, lanzando 21 bombas de 500 kg. y por otro, el ataque masivo de la Task Force (~~Carrier Battle Group~~) ~~sobre el archipiélago~~, ~~este último~~ con los siguientes objetivos:

   a) Completar la destrucción de los aerodrómos argentinos en las Islas (BAM Malvinas en la Peninsula de Fresynet y BAM Cóndor, en el Istmo de Darwin).

   b) Impedir todos los probables ataques de la aviación argentina (~~FAA y CANA embarcada~~) y lograr ~~así mediante la obtención de estos dos objetivos~~ la superioridad aérea local.

   c) Consolidar una pequeña cabecera de playa en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o heli~~desembarcos~~ cópteros.

   d) Infiltrar elementos ~~del SAS y SBS~~ de Fuerzas Especiales en distintos puntos costeros o isleños del archipiélago, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino, ~~lo cual se venía realizando desde, al menos, las 18:00 horas previas.~~

2) La experiencia, obtenida en la operación anterior por algunas de sus unidades en GEORGIAS que, (~~Ver Cap. —~~) habían logrado cumplir su misión, (la recuperación de la Isla), ~~al mínimo costo, sin otra oposición que la de los elementos naturales.~~

3) La amenaza de la Flota de Mar Argentina cuyo dispositivo e intenciones no era conocido al detalle, y los submarinos argentinos que se suponía que debían hallarse en el área.

4) La posibilidad de que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de los ataques, el Comandante de la guarnición argentina en el archipiélago (General Mario Benjamín MENENDEZ - Comandante del TOM) aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.

5) Las previsiones meteorológicas (sobre todo en el continente) donde existirían techos -bajo mínimo- (lo que se cumplió) en los AADD de despliegue de la FAS (Anexo PIV-I-3) que dificultaría la operación de los aviones de combate argentinos.

417. Fue así que emitió sus órdenes de operaciones para el día 01-may, cuyos lineamientos generales eran:

1) Accionar con 3 (TRES) Grupos Aeronavales (Grupos de Tareas) con las siguientes tareas:

a) -Gpo 1= Compuesto por HMS Invencible (PAL) 8SH Sqdn 801, con escolta para misiones defensa aérea (PAC).

b) -Gpo 2= Compuesto por HMS Hermes (PAL) Buque Insignia y escolta (12 aviones Sea Harrier del Sqdn 800) para ataque aéreo a OM en tierra (en especial aeródromos) y posterior reconocimiento; además, la flotilla de ataque (compuesta por el D42 y 2 Fragatas) para bombardeo naval al AD Puerto Argentino, BAM Malvinas y posiciones terrestres defensivas costeras.

c) -Gpo 3= Transporte y helidesembarco anfibio.

2) Desde las siguientes posiciones/áreas marítimas:

a) Para el Gpo 1 - 100 millas al NE/N de Puerto Argentino.

b) Para el Gpo 2 - 95 millas al E-NE de Puerto Argentino.

c) Para el Gpo 3 - en zona TRALA, en espera confirmación avance, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando (Flag Ship) Hermes.

La Operación Black Buck (Carnero Negro)

418. El Comando Aéreo Estratégico de la RAF (MOD WHITEHALL) JEMG AIR CHIEF MARSHALL M. BENTHAN, puso en ejecución la operación Black Buck, cuando -19:30 hora argentina del 30-abr-82 despegaron del AD WIDEAWAKE (Isla de Ascensión) dos Vulcan - los Matr. XM 598 (My Reeve) y XM 607 (Cap Withers) - cargados c/u con 21 bombas de 1.000 lbs., que debían reabastecerse 5 veces (Mínimo) en el vuelo de ida, de los Victor Tankers desplegados a lo

21

largo de su ruta al OM [objetivo material (OM)] ~~nuestra BAM Malvinas~~. A las 19:50 despegaron 11 aviones " Victor " (~~cisternas~~) de los Escuadrones 57 y 58, un " Vulcan " y un " Victor " eran reservas. A poco de navegar se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión el avión reserva: XM 607. 243 millas antes de Puerto Argentino WITHERS inició el descenso, alcanzando 2000 pies de altura (700 metros) a 193 millas de Malvinas, y luego fue~~ron~~ descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros) ~~de altura~~. Encendi~~eron~~ el radar de bombardeo 50 millas antes. Cada 10 segundos sonaba la alerta temprana (Radar Warning) indicando que había sido captado por el radar ~~TPS-43~~ argentino. Ascendi~~eron~~ 40 millas antes a 10.000 pies (3300 metros) El plan previsto se cumplió [con rumbo] bien y el XM 607, ~~piloteado por el Cap. MARTIN WITHERS~~ alcanzó su OM a las 04:40 hs. de la madrugada. Su corrida final (~~Ro~~ 235) fue realizada a baja altitud y solo una de las bombas impactó al borde de la pista (a 400 mts. [de] cabecera 08) sin neutralizar [el] ~~nuestro~~ aeródromo. La tripulación completa de este vuelo era: piloto: Cap. Martin WITHERS; Copiloto: Cap. Peter TAYLOR; Navegador: Cap. Gordon GRAHAM; ~~Experto en~~ reabastecimiento aéreo: Cap. Dick RUSSELL, Operador de Radar: Cap. Bob WRIGHT y Oficial de Electrónica ~~Aérea~~: Cap. Hug PRIOR. ~~(Anexo PIV-1-4)~~.

Esta operación fué apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por Comandos ingleses (~~SBS/SAS~~); el ataque contó con la ayuda de luces rojas (Podrían ser guiado laser) que brindaron a los pilotos la dirección ~~exacta~~ de ataque y/o el punto de lanzamiento.

Para contrarrestar esto, el May Gilberto OLIVA propuso que si esto se repetía, se hicieran señales con luces rojas que confundieran a los atacantes.

~~419~~. Siendo las 04:43 la FAS [Fuerza Aérea Sur], en el continente, impartió la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

Las previsiones de la FAS

~~420~~. El día 01-may-82 los aviones en servicio que disponía la FAS ~~(en el continente)~~ eran:

1) Aviones de combate:

   a) Cazas: 10 MIII (Mirage) desplegados en el ~~AD~~ [Aeródromo Río] Grande (GRA) y BAM Gallegos (GAL).

   b) Cazas bombarderos: - 16 M-5 (Dagger) desplegados en los ADs San Julián y GRA [Río Grande] ~~(6 COA Capac. A-A)~~. - 13 A-4B "SKYHAWK" desplegados en la BAM Río Gallegos. - 11 A-4C "SKYHAWK" desplegados en la BAM San Julián. - TOTAL: 40 aviones ~~CB~~ [cazabombarderos]

   c) Bombarderos livianos:

      - 7 MK-62 (CANBERRA) desplegados en el AD ~~de~~ Trelew.

   d) De ataque:

- 18 IA-58 (Pucarà) desplegados en el AD Santa Cruz.

2) Aviones tanques (Tankers) para reabast. en vuelo.

- 2 KC 130 usados normalmente en BAM Comodoro Rivadavia.

3) Aviones para bùsqueda y salvamento.

- 5 aviones de diversos tipos.

4) Otros aviones serian desplegados a las Bases del sur con posterioridad.

La apreciaciòn Operativa de la FAS

422. El Comando de la FAS - informado del ataque inicial enemigo a las 04:43 - apreciaba correctamente que se producirían nuevas incursiones aèreas sobre nuestros objetivos terrestres en Malvinas (especialmente la BAM MLV, radares y otras posiciones defensivas en Pto. Argentino) por parte de los medios aèreos de la Task Force, o sea los Sea Harriers y algunos helicòpteros de ataque, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este, como para que los buques no entraran dentro del radio de acciòn de nuestros cazabombarderos. Por ello el Cdo. FAS había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores (los Mirage M-III/5) que darían cobertura a nuestros objetivos, mediante el combate aèreo con las aeronaves incursoras. Es así que en los Aèrodromos de Río Gallegos, Río Grande y San Julían, las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto, armadas con misiles AA MAGIC/MATRA/SHAFRIR y cañones, esperaban las òrdenes para entrar en acciòn.

La primer OF real

422. La primer orden fragmentaria que se transmitiò fue la OF 1090 (MIII - FIERA - Cobertura Pto. Argentino - 2 MAGIC - GAL - MLV - GAL). Esta Ella despegò, GAL a las 06:40 (sus tripulantes eran: My. SANCHEZ, Cap. CZERWINSKI) preludiando nuestro bautismo de fuego, en un largo y glorioso día. Pasadas las 07:30 hs. sobrevolaban Pto. Argentino sin encontrar actividad aèrea enemiga. En realidad habla 2 PAC del Invincible en el aire (E y NE de Pto. Argentino) pero no se advirtieron mutuamente. Sus posibilidades de mantenerse en la zona no eran superiores a 8/10 minutos puesto que este sistema no posee la capacidad de reabastecimiento en vuelo, y esa posibilidad se vería aún reducida en caso de combate aire-aire. Aterrizaron en GAL a las 08:38 (S/N.)

El Requerimiento a ARA/SUE

423. El Comando de Operciones de la FAA emitiò el mensaje JB-4854 GHO 302017 a COATLANSUR info FAS, solicitando que aviones Super Etendard operen bajo control operacional de la FAS a partir del 1 MAY 82 (Anexo PIV-I-5).

22

Opera la Task Force

424. Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el CALTE WOODWARD había dispuesto avanzar algunos de sus buques a posiciones muy próximas a las Islas, a fin de efectuar cañoneo naval sobre área de desembarco. Por otro lado desde sus PAL operó la Aviación Naval (Fleet Air Arm), de la siguiente manera:

1) Grupo 2 (Hermes) en área centrada 95 (NM) (NE) Puerto Argentino. Lanza (07:50) 3 Ellas Sea Harriers (12 aviones 800 Naval Squadron) que atacaron:

   a) 08:30 Puerto Argentino (BAM MLV)

   - La primera Ella (4 aviones) (LtCdr OGILVY - LtCdr BATT - LtCdr THOMAS - Lt MORREL) (Red Section) atacó desde el NW en "Toss - bombing" (aproximación rasante - brusco ascenso 30 Grados, lanzamiento - alejamiento en media vuelta, hacia el Sudeste) lanzando a nuestras posiciones Artillería Antiaérea 3 bombas de 1.000 Lbs C/U y otras de explosión Aérea/espoleta radar.

   - La segunda Ella (4 aviones) 1ra. Ella. (Black) compuesta por (Lt ANDY AULD, LtCdr Mike BLISSET, FltLt -RAF- Dave MORGAN, FltLt -RAF- BALL y FltLt PENFOLD (Notese tres aviadores -RAF- de numerales en una Ella. (RN), dividida en dos secciones, atacó rasante desde el N y NW (respectivamente) las instalaciones del AD y la pista, con bombas Beluga y de 1.000 Lbs (retardadas con paracaídas). La A Aé propia derribó UN (1) SH y averió a otro SH, el cual aparentemente no alcanzó al PAL.

   b) 08:31 a BAM Condor (Goose Green) la tercera Ella (3 aviones) TARTAN (LtCdr Frederiksen, Lt HALE y Lt Mc HARS) atacó (un solo pasaje, en rasante con bombas 1.000 Lbs (BRP) y "Beluga" (Bomba racimo) la pista y aviones en tierra, en el aeródromo. Como consecuencia de este eficaz ataque un IA 58 fué destruído y en su interior murió el Ten. D. Daniel JUKIC. Fuerón alcanzados por una explosión y murieron los siguientes Suboficiales: CP Juan RODRIGUEZ, CP Mario DUARTE, C1ro José MALDONADO, C1ro Agustín MONTAÑO, C1ro Andrés BRASHICH, C1ro. Miguel CARRIZO y C1ro. José Luis PERALTA.

   c) Posteriormente, hacia las 09:50 hs. reemplearon sus aviones, ahora en PAC (Patrullas Aéreas de combate) e incursiones de Expl. y Rto. Fotográfico.

2) El Grupo 2 (Invencible)

   a) Tomó posición con su escolta y 8 Sea Harrier a bordo del PAL en el area centrada 100 NM al NE de Pto Argentino.

un destructor

b) Destacó una flotilla naval de ataque a tierra (Bombardeo naval) compuesta por (D-42) y segun versiones inglesas las fragatas F-21 HMS ARROW - HMS GLAMORGAN, Que se ubicaron a 10/20 NM al SE de Pto. Argentino) para bombardear el aeródromo (~~BAM Malvinas~~). Este bombardeo comenzó a las 13:00 hs.

c) A partir de las 06:00 el HMS Invincible comenzó a lanzar PAC que interceptarían a los cazas argentinos que arribaran al área.

EL BAUTISMO DE FUEGO DE LA F.A.A.

Entra en acción la FAS

~~425.~~ A medida que el Cdo. de la FAS iba recibiendo información de los ataques ~~inicialmente aeronavales~~ en el archipiélago y detectaba (o deducía) la presencia de ~~PALS~~ portaaviones, en aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial respecto a que el combate se entablaría en el aire.

~~426.~~ Por ello lanzó desde el aeródromo de Río Grande (GRA) (07:45) una nueva sección de interceptores (OF 1091 - TORO) ~~ahora de~~ DAGGER (M-5) armados con misiles A/A SHAFFRIR, (Tripulantes Cap. MORENO - Ten. VOLPONI) que esta vez hicieron contacto con 2 SH del Invincible (Lt Cdr - RN ROBIN KENT y LT BRIAN HAIGH) ~~pero sin entrar en combate (a pesar de avistarse)~~ pues los SH rehuían la altura de combate (30.000 ft) que ofrecían los M-5, mientras que éstos no podían descender debido a dos causas ~~principales~~ (que resultaron una constante para el combate aéreo en todo el conflicto):

1) El Sea Harrier tenía ventaja por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, mayor performance de su armamento misilístico, el AIM 9L (Sidewinder) y mayor tiempo de permamencia en la zona de objetivos.

2) El combate a bajas cotas los aumentaba considerablemente el consumo de combustible del M-III/ M-5, quienes al no tener capacidad para el (REV/ Reabastecimiento) ~~hubiesen quedado~~ quedaban sin la posibilidad de regresar el continente (~~caso Cap. GARCIA CUERVA~~). ~~Algo semejante ocurría con el M-5, si bien su mayor cantidad de combustible en los tanques le permitía descender y combatir durante escasos minutos. Otra; escasez (en FAA) de tanques exteriores lanzables.~~

~~427.~~ Los SH estaban a no más de 17.000 ft; maniobraron ambas secciones en sus respectivas alturas y luego de algunos minutos ~~rompieron~~ regresaron cada una hacia su Base.

Salidas prematuras

~~428.~~ El ataque de los SH sobre las BAM MLV y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, ~~en distintos lugares del archipiélago~~, (especialmente en las áreas Goose Green y Pto. Argentino) produjeron la emisión (~~Componente~~

23

~~Aéreo MLV/FAS)~~ de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado máximo de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas Ellas de ataque ~~y secos~~ de interceptores, ~~desde el continente~~, sin objetivos (OM) bien claros. Así salieron:

1) OF 1092, 4A-4B-TOPO - GAL 08:30 - GAL-REV-MLV-CÑ y 3 BRP-AON (tripulantes Cap. PALAVER C-244 - Ten. GALVEZ C-206 - 1er.Ten. GUADAGNINI C-221 - Alf. GOMEZ C- 225). Esta Ella de cazabombarderos fué confundida por el CIC MLV con interceptores propios y fue enviada a interceptar a una PAC Británica, indicándole rumbo y distancia al objetivo; cuando les dieron el parámetro altura descubrieron el error, debiendo regresar a su base, perseguidos por los Harrier, de los que fueron salvados por la oportuna intervención de los Mirage del Cap. GARCIA CUERVA y el 1er.Ten. PERONA, arribando a GAL a las 12:00 hs.

2) OF 1098 - 2 M-III - FOCO - DEP:10:12 - GAL-MAGIC - Cobertura - MLV - Tripulación 1er.Ten. YEBRA - 1er.Ten. PUIG (~~Informe misión falta~~).

3) OF 1095 - 4 A4C - OSO - BRP DEP:10:52 - SJU-REV-MLV- AON - no encuentra ON - (Tripulantes Cap. CASTELLANO - Ten. PAREDI - Cap. CAFFARATTI - Ten. LUCERO) Arr. SJU 13:40.

4) OF 1099 - LIMON. 2 M-5 - Shaffrir - Gra 10:26 - GRA-MLV-GRA- cobertura MLV - Tripulación: My. MARTINEZ - 1er.Ten. LUNA - Arr. GRA ~~12:00~~ 12:15 hs. (Falta informe misión)

5) OF - "PACO" - 2 M-5 - Shaffrir - Gal - cobertura aérea en Malvinas - Tripulación: Cap GARCIA CUERVA y 1er Ten PERONA. Resultado de la misión: con su oportuna intervención se interponen entre una PAC de aviones Harrier y la Escuadrilla "TOPO", haciendo regresar a los primeros y salvando la vida de los pilotos de A-4B, aterizando en Río Gallegos a las 12:00 horas en su primera salida de ese día.

~~429.~~ Debido a los sucesos en el archipiélago llegaba un grán cúmulo de información al Cdo. de la FAS, destacándose a esta hora los siguientes:

1) 09:40 MLV informó que el Cdte Británico de la Task Force habia pedido la rendición al Cte. T.O.M. (Enérgicamente rechazado).

2) Hubo imnumerables avistajes de helicópteros que se acercaban a la Isla Soledad (lo que fue confirmado por el radar).

3) Las PACs británicas sobrevolaron las Islas Malvinas fuera del alcance de la A Aé. propia.

4) Se comenzó a perfilar el dispositivo naval enemigo con sus buques dentro del radio de acción argentino, esto ocurrió al mediodía.

CATON (Cdte Aereo de TOM)

430. A partir de entonces la FAS comenzó a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo naval que, había subestimado sus capacidades reales por dos razones principales:

1) Porque era una Fuerza Aérea a quien se le había negado oficialmente su capacitación para la guerra aeromaritima.

2) Porque pertenecia a la Argentina, considerando un país subdesarrollado.

431. Aparte de las acciones de nuestros aviones tácticos basados en el archipiélago - y que habían soportado el ataque a sus aeródromos en Goose Green (BAM Cóndor), desde el continente comenzaron a partir oleadas de aviones (interceptores y cazabombarderos) en la siguiente sucesión.

1) 2 M-5 (OF 11ØØ-CICLON) Shaffrir - GRA 12:18 - MLV-GRA-cobertura (trip. Cap. MIR GONZALEZ - Ten. BERNHARDT) Informe misión incluir. (Hora Arr.). Hora Arribo 14:10

2) 2 A4C (OF 11Ø3 - PAMPA) Shaffrir - SJU 13:35 - REV-MLV-SJU-cobertura (trip. 1er.Ten. VAZQUEZ - Ten. ZATARA) (Informe misión incluir). (Hora Arr.). Hora arribo 16:00 hs.

3) OF 11Ø1 - FIERRO - 1 M-5 - Cobertura - Dep. SJU 13:Ø1, Arr. SJU 14:57 - Originalmente esta OF fué ordenada para una sección, constituida por el Cap DIAZ y el Ten AGUIRRE FAGET, pero falló la puesta en marcha del numeral pese a que hizo varios intentos. Luego pudo poner en marcha pero con mucho fuego en la zona del tubo de chorro. Mientras se solucionaba esta novedad, el Cap DIAZ recibió directamente del Comando de la FAS la órden de cumplir esta misión de cobertura solo, siendo así el primer piloto que despega, por órden, sólo para cumplir una misión de combate, con una aeronave de características propias de "Caza-Bombardero", que no contaba con radar de adquisición.

- Relato del Capitán DIAZ:

"El Orden de Batalla de la FAA presentaba, en las primeras horas del Ø1 de mayo, una leve diferencia de lo previsto inicialmente. La variación: Uno de los Escuadrones Aeromóviles M-5 Dagger todavía se encontraba en Tandil, no había podido retornar a la BAM San Julian por meteorología. Había salido de allí la oscura noche del 29 de abril ante la suposición del Cdo. FAS, que el enemigo incursionaria con un grupo de comandos contra nuestras bases continentales, con la finalidad de destruir los aviones en tierra".

"El regreso del Escuadrón a su asiento de operaciones (San Julian), en la memorable mañana del Ø1 de mayo, se efectuó en condiciones

meteorológicas marginales en toda la ruta y principalmente en el AD. de destino".

"Llegamos, estando el Aeródromo bajo una capa de nubes compactas y muy bajas con lluvia moderada, aún asi el Escuadrón aterrizó sin problemas".

"~~Por supuesto~~ Allí, estaban esperándonos las primeras Ordenes Fragmentarias, tendientes a rechazar el ataque inglés a Puerto Argentino".

"Como oficial de operaciones, responsable de la confección del Plan de Vuelo, cumplí la primera misión, la OF Nro. 1001 con el indicativo "FIERRO", se ordenaba una sección con 2 misiles SHAFRIR y 250 proyectiles de 30mm por avión. Mi numeral sería el Ten. Aguirre FAGET".

"Nos preparamos para esta tarea en escaso tiempo y fuimos a los aviones, todavía sin asumir cabalmente lo que estaba ocurriendo, era difícil entender que estábamos por cumplir nuestra primera misión de combate real. Puse en marcha mi avión y cuando debía hacerlo el Ten. AGUIRRE, tuvo fallas en su avión imposible de solucionar en poco tiempo".

"Me sentía tranquilo, ~~para~~ pese a evaluar que las posibilidades de éxito se habían reducido, rodé hasta la cabecera de pista y en la misma pregunté a "Operaciones" si podía ir solo para cumplir la misión, me respondienron con firmeza que si".

"Eso ayudó, pero no dejaba de pensar que ante cualquier falla del avión o entrada en combate; me encontraría imposibilitado de contar con el necesario apoyo del numeral. Despegué a las 13:10 hs. ~~aproximadamente~~".

"En el vuelo hacia las islas traté de ir repasando cada uno de los procedimientos del combate aéreo. También estuve atento a cada indicación y alteración del sonido del motor, porque el volar solo y sobre el agua hace que la concentración se duplique".

"El estado meteorológico se presentaba con nubes bajas y medias, dificultando a veces, visualizar la encrespada superficie marítima".

"Próximo a las islas tomé contacto con el Centro de Información y Control

(CIC) de Puerto Argentino, quién me dirigió hacia un incursor a 60 millas náuticas al este de las islas".

"Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090 grados) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo, el controlador del radar seguía indicando el rumbo de intercepción y la distancia, nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de 12 millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente para que nuestro radar lo perdiera totalmente.
Esto me animó a pensar que el oponente no quería presentar combate aéreo".

"El operador me hizo colocar rumbo al oeste para regresar sobre las islas de las cuales me estaba alejando unas millas al este. Había una capa de nubes que dificualtaba la visualización de navíos enemigos. En un momento determinado el controlador reportó que estaba sobrevolando un eco ~~naval~~ que podría ser una fragata misilística, sugiriéndome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado por misiles superficie-aire, ello no ocurrió".

(Señal reflejada en la pantalla de radar)

"Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, las cuales pude distinguir a través de un orificio en las nubes, (ví el Canal San Carlos y la zona de Darwin) el operador me informó de un ataque aéreo qaue estaban realizando aviones SH sobre las instalaciones de Puerto Argentino".

"Le pregunté si me dirigía hacia allí, respondiendo negativamente porque los incursores se encontraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea".

"Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí desde el sureste a gran velocidad y tomando altura. El mismo fue detectado cuando se encontraba a 18 millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26.000 pies, acelerando para 450 KTS, me dedique a observar los instrumentos por última vez antes del cruce y con aprehensión descubrí que no me quedaban más de 5 minutos de combustible para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.
Cuando me separaba con el incursor o los incursores unas 8 millas y estando unos 3.000 pies más arriba que él, éste decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa, lo cierto es que descendió rápidamente

hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré, en ésto escuché la voz del controlador que me preguntaba cuanto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestándole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible".

"Me deseó buena suerte y me dió el rumbo a "casa", ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí durante el largo retorno esta equivocada idea: "los ingleses rehúsan el combate aéreo", algunos días más adelante sufriría la propia experiencia de ser derribado junto a toda mi Ella- por 2 aviones SH cuando estaba por atacar la cabeza de playa a Puerto San Carlos".

~~432.~~ Estas misiones interceptoras (y las que se intercalarán más adelante) tenían por objeto atraer las PAC Británicas para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales.

Las misiones de ataque

15:45 Arribo 17:40 misión:

1) 3 M-5 (OF 1105 - TORNO) BRP|CH 15:35 - SJU-MLV-SJU - AON (trip. Cap. DIMEGLIO - Ten. AGUIRRE - 1er.Ten. ROMAN). Atacaron 1 D42 y 2 F21 ~~(ver anexo relato misión y comentarios)~~ ~~Cap. DIMEGLIO confeccionar~~. Esta salida fue la de mayor rédito ~~de~~ toda esta batalla pues atacó y averió seriamente un D-42 clase Sheffield. Este hecho contundente (primer caso del ataque por parte de aviones con base en tierra - a un navío de ultramoderna tecnología), no ha sido reconocido por UK pero la FAA no tiene dudas y posee pruebas del suceso y sus consecuencias (ver Bibliografía MORO - GUERRA INAUDITA) que se aprecia que cambió el curso de la guerra. El informe de esta misión dice: " Observan 3 buques que cambian constantemente de rumbo, formando un triángulo, se disparó dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y la izquierda, lográndose comprobar impactos unicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en un círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1000 y 3000 mts. Unicamente se recibió intenso fuego (de A Aé) lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo." ~~(Debe ampliarse con más detalles este informe por parte de sus tres protagonistas)~~.
~~arr-sju~~ ?
De acuerdo a las publicaciones Inglesas, los buques que atacaron Puerto Argentino eran el Destructor "Glamorgan" y las Fragatas "Arrow" y "Alacrity", reconociendo los siguientes daños.

destructor
? Reino Unido

- GLAMORGAN (Destructor Clase County): Daños menores ~~a causa de la batalla~~.

- ALACRITY (Fragata tipo 21-Clase Amazón) Rumbo abierto por una bomba que estalló muy cerca, el que pudo

ser raparado.

- ARROW (Fragata tipo 21-Clase Amazón): 8 impactos de cañón de 30 milímetros, y un hombre herido.

De acuerdo a lo visto por muchos Argentinos desde la costa, la verdad fué otra, ya que del buque de mayor tamaño salía mucho humo, y durante la noche se vió una gran explosión hacia el rumbo en que se había alejado y por la mañana se encontraron botes de goma en la playa. Pero la diferencia más notable fué que todos coincidían en que el buque más grande era un destructor CL-42 del tipo "SHEFIELD", con sus domos (Cubiertas protectoras del radar) Característicos.

2) 2 A4c (OF 1106 - PAMPA) Shaffrir - SJU 15:23 - ISLA BORBON-SJU - Cobertura - (Trip. Cap. ALMOÑO Alf. CODRINGTON). El guía con fallas de VHF y trasvase del tanque de drop izquierdo, fué informado de presencia y persecución de PAC, abortó y regresó. Arr SJU 16:00 hs.

3) 2 M-5 (OF 1107 - FORTIN) Shaffrir - SJU 15:45 - MLV-SJU-Cobertura (Trip. Cap. DONADILLE - 1er.Ten. SENN) - La tarea consistió en efectuar una cobertura del escape de ~~la~~ la Escuadrilla "TORNO", luego que ésta atacase a los buques británicos que amenazaban a la BAM "Malvinas". El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las Islas, el Jefe de Sección (Cap DONADILLE) ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga, no funcionando los del guía. Evaluada la situación se decidió continuar con el vuelo, efectuándose la navegación normalmente y arribando a la zona asignada por el control Radar Malvinas (haciendo espera sobre la Gran Malvina a nivel 300). Mientras esperaban, escucharon ~~en la frecuencia~~ las comunicacioones de la Sección "DARDO" (Cap GARCIA CUERVA y 1er Ten PERONA); luego de unos quince (15) minutos escucharon ~~en frecuencia~~ a los "TORNO" regresando en forma individual, el numeral "Torno dos" comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos ~~PACs~~ aviones ingleses se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250. El operador argentino mandó a ~~esta~~ la sección "FORTIN" a interponerse entre los "Dagger" y los Harriers; ~~por lo que~~ los Fortín eyectaron los tanques suplementarios de 1.300 litros y aceleraron a 1.4 de mach. Así se formó una columna en donde el primero era el "TORNO" dos, tres millas detrás venía una sección de Harriers y a dos millas los "FORTIN". El ultimo rumbo de interceptación que recordó el Cap DONADILLE fué 320 grados, lo que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles "Shafrir" quedaron enganchados en él, lo que se agregó a la preocupación del "FORTIN 1" por no tener los cañones en servicio. Sin embargo, todos estos inconvenientes no lo sabían los británicos, quienes abandonaron la persecución, advertidos seguramente de la presencia de interceptores argentinos a través del radar que guiaba su interceptación. Una acción

de guerra aéreo para la historia !.

4) 2 M#III (OF 1108 # BUITRE) MAGIC # GAL 15:53 # MLV#GAL # Cobertura (Trip. Cap. GAMBANDE # 1er.Ten. YEBRA) (Incluir info. Mis.).

5) 2 M#III (OF 1109 # DARDO) MAGIC # GAL 15:42 MLV # Cobertura (Trip. Cap. GARCIA CUERVA # 1er.Ten. PERONA.)

Esta tripulación cumplía la segunda salida de ese día y fué la que por primera vez logró combatir A#A con una PAC británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la isla de Borbón. El Cap. GARCIA CUERVA, vió el misil arrojado sobre su numeral (PERONA) y le gritó, "le lanzaron un misil, cierre, cierre", pero el misil alcanzó al Nro 2 y éste se eyectó, posteriormente fué recuperado. El Cap. GARCIA CUERVA, sin combustible para regresar al continente tenía dos alternativas: o eyectarse sobre el archipiélago y perder al avión o intentar el aterrizaje en la pista de BAM Malvinas y salvar su máquina;ésto último suponía una excelente coordinación con el comando de la defensa aérea de Malvinas (CIC AAé).
Pero esta coordinación lamentablemente todavía no ocurría puesto que, en tierra, aún no se había alcanzado ese nivel de afiatamiento de la defensa y para peor, subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos y fuego naval enemigo sobre la zona. Garcia Cuerva decidió aterrizar (y lo comunicó por VHF) pero el CIC no logró prevenir a las distintas unidades de fuego antiaéreo propias y cuando, ya en final, el M#III se dirigía al aterrizaje en Malvinas, fué derribado por Artillería Antiaérea propia, falleciendo su tripulante. Cuando Garcia Cuerva eyectó sus cargas externas para aterrizar, confundió a la defensa y ésta habrió el fuego. El piloto inglés que derribó al 1er Ten. PERONA fué el FltLt #RAF# Paul BARTON y el que combatió contra el Cap. GARCIA CUERVA, era el Lt # RN# Steve THOMAS.
Respecto al accionar del Cap. GARCIA CUERVA, durante los 15'transcurridos entre el combate A#A relatado y su solicitud de aterrizaje en BAM Malvinas, existen versiones serias (Pierre CLOSTERMANN) que afirman lo siguiente: GARCIA CUERVA avistó al PAE "HERMES" en el momento que un avión Sea Harrier estaba proximo al aterrizaje, se lanzó sobre el mismo y lo ametralló, haciendo que luego de rebotar dos veces sobre la pista del portaaviones, rompiendo el elevador, cayera al mar; luego ametralló el puente causando averías menores.("Le grand Cirque des Malouines"# Document Paris Match).

6) MV (OF 1113#RUBIO) 2 M#5, Armamento: cañón de 30 mm y dos

(2) misiles "SHAFFRIR". GRA 15:54 - MLV Buques Ba Anunciación (Trip. 1er.Ten. ARDILES), despegaba con el Cap. RODHE, como Jefe de Sección, este se quedó por fallas y Ardiles continuó solo hacia Malvinas. Al llegar al área ordenada, efectuó ataques a una fragata que se dirigía a atacar Darwin (de lo que fueron testigos oculares los Cap GRUNERT y VILA y el 1er Ten FASANI, tripulantes de "Pucará" en la BAM Cóndor), desbaratando la misión de la misma y posteriormente estableció enlace con el CIC MLV y fué vectoreado para interceptar un eco (Harrier); pero el eco se transformó en dos aviones, una PAC británica integrada por el Fl Lt (RAF) Tony PENFOLD y Lt Cdr (RN) Martin HALE, siendo derribado por un misil Sidewinder AIM-9L del primero. Era el cuarto héroe caido ese día, bautismo de fuego de la FAA.

- Veamos el relato británico (Libro FAW-RN):

"Aproximadamente a las 16:30 hs. Bestre PENFOLD (X2455) y Martin HALE fueron lanzados desde el "Hermes" para interceptar dos ecos (~~nivel alto~~) rumbo E-NE sobre Isla Soledad y sin dudas fueron detectados ~~-(los Harriers)-~~ por el radar de Puerto Argentino. Ambos ~~pares (la verdad es que el argentino era uno solo)~~ fueron vectoreados por sus respectivos radares para interceptarse mutuamente. Unos pocos minutos después los Sea Harriers se trabaron en combate con los Dagger (NR: era un Dagger) que incluía al C-433 piloteado por el 1er.Ten. José ARDILES (Primo del famoso futbolista)".

"Hale y Penfold estaban a 20.000 piés con "los Daggers alrededor de 13.000 piés arriba y a 5 millas de distancia cuando un misil A-A (seguramente un Shafrir) fue disparado de uno de los aviones Argentinos (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando Chaff y picando hacia las nubes a un nivel de 5.000 piés. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube el misil se desvió, talvez porque perdió potencia o fue engañado por el chaff. Había errado su blanco, pero no por mucho. Y fue ciertamente una emocionante experiencia para Hale. Mientras tanto (alrededor de las 16:41) Penfold se le había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de 3 millas desparó el AIM-9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto. No se vió que Ardiles se eyectara, ~~pero~~ posteriormente se encontraron partes de su avión -aunque no el piloto- en Isla Lively en una posición no esperada, a 30 millas al Sudoeste de Puerto Argentino y bien distante de la zona del combate".

27

Con todo

~~433.~~ alrededor de las 15 hs. la FAS había clarificado su carta de situación respecto a la ubicación del enemigo (con unidades dentro de su radio de acción) y de sus ambiciosas intenciones (desembarco y fuego de ablande sobre nuestras fuerzas terrestres). Entonces lanzó todos sus aviones disponibles, incluyendo sus bombarderos livianos Canberra MK 62 - desde el AD Trelew.

(aviones) (Indicativo) (Bombas)

1) 3 MK62 (OF 1111 - RUTA) MK17 - TRE 16:05 MLV - Buques Bahía Anunciación - Fueron interceptados próximos a su objetivo naval (avistaron Invincible) por 2 SH. Escaparon y regresaron ~~(Anexo)~~ (uno a Deseado 17:30 con averías y dos restantes a TRE 18:57. Trip. Cap. NOGUEIRA (P) - Cap. SANCHEZ (N); Cap. RODINO (P) - 1er.Ten. DUBROCA (N); 1er.Ten. LOZANO (P) - Ten. COOKE (N) ~~(Ampliar este informe)~~.

(bombas) (c/u)

2) 3 MK62 (OF 1117 - RIFLE) 4 x 1.000 lbs. -TRE 16:05 - Buques Bahía Anunciación. Tripulación: Nro. 1 Cap. BAIGORRI (P), My. RODEYRO (N); NRO. 2 1er.Ten. M. GONZALEZ (P), 1er.Ten. E.J.R. de IBAÑEZ (P); Nro. 3 Cap. GARCIA PUEBLA (N), Ten. SEGAT (N).

- Esta escuadrilla -que seguía inmediatamente a la anterior también fue interceptada por los S. Harriers (CC BROADWATER y TN CURTISS) que impactaron (este último) con un AIM9L (sidewnider) en el nro. 2 (Ten. DE IBAÑEZ - 1er.Ten. GONZALEZ) El Canberra se estrelló en el océano. Sus [redacted] tripulantes se eyectaron pero nunca fueron rescatados. Los dos aviones restantes escaparon (dada su imposibilidad técnica de combatir en el aire) y regresaron. Aterrizando en GAL - ~~hora (?)~~.

(bombas con espoleta de retardo)

3) 4 A4B (OF 1110 - TRUENO) 3 BRP - 16:00 GAL-REV-MLV-GAL- AON (Trip. Cap. CARBALLO - C-215, - Ten. RINKE - C-212, 1er.Ten. CACHON - C-225 y Alf. CARMONA - C-240).

- Esta escuadrilla después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a MLV, en donde atacó un buque al sur de bahía Enrriqueta, entre Pto. Argentino y la Isla de Bouganville, con bombas y cañones, sin reparar que se trataba ~~del~~ (de un buque argentino, el) ELMA "FORMOSA". Aterrizaje en GAL 19:30 hs. (Afortunadamente esta bomba no explotó)

(bombas)

4) 2 A4B (OF 1112 - FOCO) 3 BRP - 16:29 GAL-REV-MLV-GAL - AON (Trip. Cap. VARELA - Ten. ROCA), regresaron al ser interceptados por una PAC Británica, pues no iban con armamento apto para el combate Aire-Aire.

5) 4 A4C (OF 1114 - LANA) 2 BRP - 16:32 SJU-REV-MLV - Buques Bahía Anunciación (Trip. Cap. GARCIA - Ten. CASCO -Alf. ISAAC) Idem a la anterior (OF 1112). Aterrizaron en SJU. ~~(hs. ?)~~

Otros medios aéreos empleados por la FAS

Los reabastecedores

434. Se utilizaron dos KC-130: (TC-69 y TC-70)

1) O.F. S/N - PERRO - KC-130 - Dep. Gal. 08:43 - Arr. Gal. 12:29 (Agregar tripulación, PCRV - y que ELLAS. reabasteció.)

2) O.F. 1092 - LOCO - KC-130 - Dep. Gal. 15:35 - Arr. Gal. 18:58 (Agregar misma información que al anterior)

Escuadrón Fénix

435. La idea de la creación de este Escuadrón nació en Abril, mientras la FAS se preparaba para entrar en combate. Las misiones que cumpliría el Escuadrón eran las de: "guiado de Escuadrillas", "retrasmisores", "diversión", "desgaste", exploración y reconocimiento" y "fotografía aérea", lo que obligó a los ingleses a vivir en un estado de permanente tensión.

436. El 1-5-82 por la Orden Fragmentaria 1096 entró en acción y recibió su bautismo de fuego el Escuadrón Fénix: a las 11:03 despegó de CRV el MU2 "Indicativo Verso" con la misión de retransmisor, en un OM de 100 NM de la costa entre CRV y MLV (Trip. AlF. MAYOR - Alf. ORTEGA).Con la misma OF (1096): a las 11:15 DEP de CRV la primera escuadrilla de aviones civiles y militares, con el indicativo PUA, con la misión de diversión, posición OM 70 NM al NO del Estrecho San Carlos, aterrizando a las 13:55 hs. (PUA 2 - HS-125 - 750 B - Ten. POGGI A./Alf. MARIANI/S.P. ACOSTA M.; PUA 3 Alf. HAVERY/Alf. QUARLERI/ - Diversión al Grupo de Tarea 3-

437. 15:48 HS. 1-5-82 - Dep. el MU 2 indicativo BRAVO I con la misión de Búsqueda y Salvamento en CRV-Bha. NAZARENO-CRV (Trip. Alf. GONZALO GIL) Arr. S/N - 17:00.

438. 15:58 hs. 1-5-82 - Dep. de CRV el CARDO OF/SN Misión Diversión - 70 NM - Pto. Argentino Ruta - CRV-MLV-CRV. Avión LEAR JET - 35 (Trip. Cap. BUIRA / Cap. PANE) Arr. S/N en CRV a las 18:03 hs.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

439. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Chinook CH-47, matrícula H-91, Trip. 1er.Ten. BROUWER, 1er.Ten. GIAIGISCHIA, S.Aux. RUIZ, C.P. FERNANDEZ, S.A. CANTON y C.1ro. VILLAREAL; despegó desde Pradera del Ganso para evacuar heridos a Puerto Argentino, alcanzados por las bombas en racimo lanzadas por los Harriers. De los trece (13) heridos uno falleció durante el vuelo (Los helicópteros que

hasta ese día habían operado desde la pista, minutos antes del primer ataque inglés, se habían ubicado entre las casas del pueblito.

OTRO RELATO:

440. Misión: Traslado de un cañon Oerlikon de 35 mm perteneciente al GADA 601 de Mar del Plata. De acuerdo al relato del S.A. José Antonio ALVAREZ, perteneciente a la tripulación de un CH-47 "CHINOOK", quién esta vez cumplió funciones de tractorista: "A las 21:30 horas del día 1 de mayo de 1982, recibimos la órden del My POSE de trasladar un cañon desde el extremo sureste de la pista de Pradera del Ganso hasta las afueras del pequeño poblado que había en las proximidades. Para hacerlo iban a emplear un tractor de los Kelpers de doble rueda trasera, el que no podía ser puesto en marcha por personal del Ejército, que luego de algunos intentos se lo logró, con la ayuda del Cap Manuel FERNANDEZ, de la FAA, Quien luego hizo las veces de guía, ante la imposibilidad de encender las luces, parado en la parte trasera del vehículo.. Cruzamos la pista de aterrizaje en toda su extensión, tratando de evitar los restos de aviones, bombas cohetes y demás elementos diseminados a sus costados, como consecuencia de los ataques ingleses efectuados esa mañana. Luego de embestir involuntariamente un alambrado, un centenar de metros más adelante se localizó al cañon y su personal, procediendo a trasladarlo hacia la pista, sorteando nuevamente los obstáculos anteriores. Al comentárselo a algunos hombres pertenecientes al grupo de demoliciones de Infantería de Marina, dos días despues, me palmearon la espalda y comenzaron a reir estruendosamente; al preguntarles cual era el motivo del festejo, me contestaron que al día siguiente al que trasladamos el cañon, ellos habían desactivado en ese lugar cerca de ciento cincuenta (150) bombas "Beluga", que estaban sin explotar.

Balance Operativo de la FAS

441. Del Material de vuelo (párrafo 419); que la FAS tenía disponible para este día y de las tripulaciones disponibles se planificaron 60 (Sesenta) salidas de combate, de las cuales, solamente, en este día:

- 5 salidas regresan por problemas técnicos (9 %)
- 8 salidas son regresadas por orden superior (14,3 %)
- 10 salidas no llegan al OM por ser interceptadas (18,5 %) (3 derribadas)
- 35 salidas llegan al OM (58 %), al bautismo de fuego de la F.A.A.

442. Como hemos expresado El componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas (Al mando del Brig. CASTELLANO) había sobrellevado tambien un intenso día de operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

ANALISIS DE LAS OPERACIONES

Respecto al accionar enemigo

~~443~~. Si observamos los objetivos operacionales que el ~~alto~~ mando británico se había fijado para esta batalla (~~párrafos 416~~) y analizamos los que realmente se alcanzaron, podemos afirmar que:

1) El Comando Aéreo Estratégico (~~RAF-Whitehall~~) no logró la inutilización del AD BAM MALVINAS (ataque Vulcan - Black Buck) - aunque sí afectó el edificio del aeropuerto y destruyó un galpón de la aviación naval, además de afectar la pista con los impactos de dos bombas MK-17 que produjo un orificio de 15 m. de diámetro en el borde Sur.

2) El Cdo. Operacional de la Task Force (~~Commander Carrier Battle Group~~): CAlte. WOODWARD:

a) No pudo inutilizar nuestros aeródromos, aunque sí destruyó algunos aviones en tierra (1 IA-58 - 1 MB 33 - 1 Skyvan).

b) No pudo repeler todos los ataques de la aviación argentina; 58 % de nuestros ataques alcanzaron su OM, si bien logró derribar 3 aviones propios mediante el misil AIM-9L.

c) ~~Por lo tanto (a y b)~~ no logró la superioridad aérea local.

d) Fue disuadido de intentar un desembarco anfibio o helitransportado. Solamente logró infiltrar elementos del ~~SAS y SBS~~ comandos en el archipiélago. Lo que le sería de invalorable utilidad para el planeamiento de las futuras operaciones de desembarco y posteriores movimientos terrestres.

Pérdidas sufridas por el enemigo:

~~444~~. ~~En contrapartida~~, en este largo e intenso día, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

1) 1 Buque clase Sheffield (D-42) (HMS Exeter ó HMS Sheffield) seriamente dañado (probablemente hundido en la noche).

2) 2 Fragatas clase AMAZON (tipo 21) HMS Arrow y HMS Glamorgan dañadas.

3) 1 Sea Harrier derribado (probablemente LtCdr G.W.J. BATT) y otro averiado.

Decisión emergente del enemigo

~~445~~. Las acciones que el ~~Carrier Battle Group (CAlte. Woodward)~~ enemigo había desarrollado ese día contra nuestras posiciones en

Malvinas, habían demostrado a su conducción los siguientes hechos principales:

1) Que las Fuerzas del TOM (en el archipiélago) y la FAS (desde el Continente) estaban decididas a luchar enérgicamente, para defender el objetivo político militar argentino.

2) Que las defensas argentinas (especialmente en Pto. Argentino (BAM MALVINAS) eran poderosas, sobre todo la artillería antiaérea y la aviación táctica (IA 58 Pucará y MB 339), con bases en las Islas.

3) Que las unidades aéreas interceptoras/cazabombarderos de la FAS, habían penetrado desde el continente su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo, en un porcentaje muy alto, no previsto por su comando. Dice "El Economista" ("The Economist" Londres) (16/03/84) ~~quien publica expresiones del Clte. WOODWARTH~~: "El Almirante WOODWARTH reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra...", "Lo que pasó dijo es que desconocía el potencial de la FAA; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fué un error mio; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo! ?Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tán desprotegida?. Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fué algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos...".

4. Ante estos sucesos el mando Británico ~~¿Cómo actuó entonces el CAlte Británico ?...~~ tomó las siguientes resoluciones:

1) Retirar su Grupo de Batalla y demás buques principales de la Flota auxiliar, hacia el Este, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros CB.

2) Aproximar en horas de la noche (cuando la FAS no podía atacar objetivos navales) buques de ataque para hostigar nuestras defensas con fuego naval. En realidad, hasta el día 12 de mayo aproximaba de día una flotilla para cañoneo naval. Pero la lección de ese día 12 (GLASGOW) lo decidió a solo acercar de noche a sus buques cañoneros

3) Permitir a los elementos SBS/SAS infiltrados, reunir vital información del dispositivo defensivo argentino para la planificación de futuras operaciones.

4) Requerir refuerzos de unidades navales, aeronavales (incluidas las unidades de la RAF) y terrestres a su Cdo. Superior (NORTHWOOD), cuya satisfacción era requisito prioritario para la ejecución de futuras operaciones de envergadura.

~~447~~. A su vez el Cte. de la Brigada III de Infanteria de Marina Real Brigadier Julián THOMPSON, como así también el Cte. de la Fuerza Anfibia (~~Commander Amphibious Task Group~~) Comodoro Michael CLAPP (Libro NO PICNIC) tomaron debida nota de los suce# sos para sus planes.

Respecto al accionar de la F.A.A.

~~Sus bondades (Logros de la FAA en su Bautismo de Fuego)~~

~~448~~. Las unidades de la FAA, la artillería antiaérea en la BAM "Malvinas" y todos sus sistemas integrantes habían; ~~logrado:~~

1) Logrado Persuadir al enemigo a retirar la masa de la flota de las inmediaciones del archipiélago, fuera del alcance de las unidades aéreas de combate, de la Fuerza Aérea Argntina.

2) Obliga~~rlo~~do a prever refuerzos para futuras operaciones de ataque (navales y aeronavales), anfibias y de desembarco, y demorar hasta tanto lograran reunirlos, cualquier otro intento de invasión.Asimismo ~~el ENO tomó~~ tomando conciencia de su # irreparable# deficiencia de detección para su alerta tem# prana.

3) Logrado Destruir un D#42, averiar 2 fragatas y derribar 2 SH.

~~449~~. Es decir, en su bautismo de fuego, la F.A.A., pese a operar al límite de su radio de acción y con pésima meteorología en sus bases continentales, había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local y había efectuado inter# dicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas, sobre una poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN. Por otro lado había detectado #agudamente# las debi# lidades del enemigo, especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas.

Sus deficiencias

~~450~~. Pero asimismo, la F.A.A., cobraba conciencia de sus deficiencias operativas ~~#lo cual también es un factor positivo#~~, ~~(Se incluyen en documento aparte)~~.

Sus pérdidas

4 Pilotos fallecidos (1 en tierra).

1 Navegador fallecido.

8 suboficiales fallecidos.

4 aviones derribados.

2 aviónes de combate destruídos en tierra (DWN).

~~Su gloria~~

30

451. Y asi fue cómo aquel Ø1#mayo#82, la F.A.A. hizo retroce# der a la flota mas poderosa que jåmas haya existido #hasta ahora# en la historia militar de la humanidad.

~~CAPITULO XII~~

LA VIGILIA ARMADA (Ø2/2Ø-mayo-82)

El Día Ø2-MAYO-82 (DOMINGO)

La decisión del CTOAS

452. La actitud de la flota enemiga al finalizar el día anterior (Ø1-may-82) -de evidente abandono del objetivo desembarco-, hacía suponer (al CTOAS de ARA) una mayor libertad de movimientos por parte de las unidades aeronavales británicas (no aferradas a un desembarco) y por lo tanto la posibilidad cierta (dentro de la estrategía naval) de usar esos medios para el ataque a nuestra flota de mar (dividida en tres Grupos de Tareas - ~~Parte III, Párrafo 38Ø~~) que se encontraba avanzando hacia la ZET. Esto hizo apreciar al CTOAS una situación táctica desventajosa para nuestra flota y por lo tanto le ordenó la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas mas cercanas al continente. Fue así que, a partir de las Ø123ØØ, los 3 Gpos. de Tareas -por orden del Cte. de la Flota de Mar Argentina-, invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

El Ataque al ARA Gen. Belgrano

453. En ésta tarea se encontraba la FT ~~[illegible]~~ integrada por el Crucero Gral. Belgrano y los Destructores Bouchard y Piedrabuena, (Pos: 55 grados 18 minutos S. 61 grados 47 minutos W.) ~~(Anexo PIV-III-1)~~, cuando, a las 16:24 del día Ø2-may, fueron atacados, fuera de la ZET, por el submarino nuclear HMS Cônqueror que impactó dos torpedos MK 8 en el crucero argentino causándole bajas y averías de gran magnitud las cuales provocaron su hundimiento.

Apreciación de la F.A.A. respecto al ARA Gral. Belgrano

454. La FAA mantiene su convicción de que esta operación militar enemiga -fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra- obedeció a una decisión eminentemente política -del más alto nivel del gobierno británico- cuyas causas pueden encontrarse en los siguientes factores:

1) El interés político estratégico del gobierno británico de entorpecer las negociaciones de paz que en esos momentos llevaba -con grandes posibilidades de éxito- el Pte. del Perú -Arq. Belaûnde Terry- con el auspicio oficial (aunque tácticamente encubierto) del gobierno de los EEUU.

2) La necesidad de provocar un hecho militar psicológicamente auspicioso, ante la opinión pública internacional y especialmente británica, antes que las noticias del revés militar de las Fuerzas británicas en el Atlántico Sur el día Ø1-may, desencadenaran actitudes políticas (oficiales y privadas) en el Reino Unido, desfavorables a la conducción política, a cargo de la Primer Ministro. En realidad, la

acción psicológica del gobierno británico presentando al hundimiento del Belgrano sin relacionarlo con las acciones inmediatamente anteriores fue mantenida por mucho tiempo después. como un objetivo permanente tendiente a ocultar una verdad histórica que, analizada serenamente, demuestra la importancia decisoria que en todo el conflicto tuvo la batalla del primero de Mayo, donde -afirmamos- Gran Bretaña perdió un destructor D42 clase Sheffield; dos fragatas tipo F21 averiadas, dos Sea Harrier fueron derribados, dos intentos de desembarco rechazados, y casi ningún objetivo operacional ~~fijado a la Task Force, fue~~ alcanzado. En síntesis: el ataque a nuestro crucero era una consecuencia del revés operativo que sufrió la Task Force el 01-may-82. Este es el factor que a su juicio la FAA le asigna mayor porcentaje de peso para que se haya adoptado esta resolución -~~hundir al Belgrano~~- por parte del gobierno británico.

<u>El ataque de nuestro submarino ARA San Luis</u>

455. Este submarino ARA efectuó un ataque con torpedos SST4, en contacto con el ENO sin producir impacto, el día 01-may. (Informe EMC del 02-may.)

<u>Las actividades aéreas</u>

456. Durante la noche 1/2 de mayo el Cdo.de la FAS trabajó febrilmente para alistar las unidades para lo que preveía sería una nueva e intensa jornada; puesto que aún estimaba -o al menos debía preverlo- que el enemigo podía intentar los objetivos que no había alcanzado el día anterior. Asimismo se suponía que el enemigo podría haber desembarcado -incluso en esa noche- mayor cantidad de efectivos y estar consolidando una cabecera de playa.

457. Por ello al amanecer, las unidades de la FAS habían recibido las órdenes preparatorias para las siguientes operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos del ENO (~~Anexo PIV-II-2~~):

- BAM GAL. 4 Ellas (12 avs A4-B) para AON/T en MLV con REV y 3 BRP/Cñ c/avión.
  4 Ellas (12 avs A4-B) para Ataque cabecera de playa en MLV; REV y Cñ 3 BRP.
  4 Seccs (8 Avs A4-C) para AON/T en MLV con REV y Cñ 3 BRP.

- BAM SJU. 2 Ellas (5 Avs M-5) para AON/T en MLV con Cñ 2 BRP. (El escuadrón Dagger M-5 recibió dos (2) órdenes fragmentarias con OM asignado, números 1129 y 1130, las que fueron aprestadas; para ser finalmente anuladas. La Escuadrilla estaba constituida por el My SAPOLSKI, el 1er Ten SENN, el Cap DIAZ y el 1er Ten CALLEJO.

- BAM GRA. 3 Ellas (7 avs M-5) para AON/T en MLV con

Cada vez que en el transcurso de este capítulo nos nombre a la Comisión Técnica se refiere a esta esta comisión.

Esta comisión comenzó por organizar los cursos de la futura Escuela, desarrollando sus programas de estudio, redactando su reglamentación y hasta considerando la forma en que las tareas de dirección serían transferidas al ejército cuando se contara con capacidad para hacerlo, teniendo además en mente, que en solo tres meses se debía prescindir de los servicios del piloto instructor Marcel Paillette y reemplazarlo por argentinos.

La instrucción de vuelo se haría con el biplano Farman, primero con el instructor y luego solos, pasando finalmente a volar en los monoplanos Bleriot XI. Este tipo de instrucción de pilotaje fué el que se usó hasta 1919. En otros paises, entre los que estaban Francia e Italia, se utilizaba el mismo procedimiento de enseñanza con idéntico equipamiento.

Seleccionadas las materias se nombró a los profesores, entre los cuales, Jorge Newbery, además de ocupar la Dirección Técnica de la Escuela, daría clases sobre "Teoría de la Aviación", el Ing. Jorge Duclout impartiría "Conocimientos Generales de Mecánica y Principios de Construcción de Aparatos", el Dr. Guillermo Schultz "Fotografía aplicada a Reconocimientos y Señales" y "Lectura de Cartas", el Dr. Gualterio G. Davis "Meteorología", el Ing. Horacio Anasagasti "Construcción y Manejo de Motores", el Ing. Carlos Irmscher "Empleo de los Diversos Tipos de Construcciones Militares de Aeronáutica", el Ing. Alberto R. Mascias "Teoría y Práctica de la Aerostación", cuando Macias reemplazó a Paillete, el Sr. Eduardo Bradley reemplazó al Ing. Mascias en Aerostación (Figura N° 35).

REGLAMENTACIÓN DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR.

Los reglamentos elaborados para la Escuela de Aviación Militar por la comisiónnombrada al efecto elevó al Ministerio de Guerra la Reglamentación para la Escuela de Aviacion Militar que fue aprobada provisoriamente por el siguiente Decreto que fue publicado en el Boletín Militar Segunda Parte No. 703:

> **"Buenos Aires, Septiembre 14 de 1912. Vista la nota que antecede de la Comisión Técnica del Aéro Club Argentino elevando el proyecto de Reglamentación para la Escuela Militar de Aviación creada por Superior Decreto del 10 de agosto del corriente año y atento a lo informado por el Estado Mayor del Ejército.**
>
> **El Presidente de la Nación Argentina--**
>
> **Decreta:**
>
> **Artículo 1°.- Aprúebase con carácter provisorio la Reglamentación presentada por el Aéro Club Argentino.**
>
> **Artículo 2°.- Comuníquese, publíquese, etc. SAENZ PEÑA.- G.Vélez".**

Los puntos claves de esta reglamentación eran:

Sección identificada con matrícula civil (   ) para no descubrir por radio los ~~movimientos~~ desplazamientos de aeronaves militares.

Cñ 2 BRP.

- BAM TRE. 2 Seccs (4 avs MK-62) para AON/T en MLV con cñ 4 BRP.

- BAM SCZ. 2 Seccs (6 avs IA-58) para AON/T en MLV con Cñ Nap.

458. Pero el enemigo no se acercó al archipiélago -interesado ahora en los movimientos de n/flota de mar , y favorecido además por la situación meteorológica (en todo el TOAS y nuestro continente) que dificultaría todo movimiento aéreo de nuestra parte en ese día.

El Escuadrón Fenix

459. Sin embargo, el Escuadrón Fenix cumplió dos salidas desde la Base Aérea Militar San Julián y Comodoro Rivadavia.
- O.F. S/N - 2 Lear jet 35 - SANTO - Diversión y Exploración y Reconocimiento.
Tripulación: 1: My GONZALEZ/ Cap CEAGLIO.
2: Cap ARQUES/ Ten CABALLERO.

Esta sección despegó de San Julián a las 18:40 hs. y se dirigió (FL 300) a un punto ubicado 70 millas náuticas antes de Puerto Argentino, luego regresó rasante a San Julián y desde allí a zona R y Río Grande, para despues dirigirse finalmente a Comodoro Rivadavia, en donde aterrizó a las 20:00 Hs.

El parte meteorológico

460. Hasta las 09:00 Hs. las condiciones del tiempo fueron similares a las del día precedente (centro de alta presión próximo a las Islas) (1026 mb) con nubosidad de stratus y SC quebrados, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora comenzó a aumentar la nubosidad media y alta por la entrada de otro sistema que se encontraba entre el continente y las Islas, aunque manteniéndose la circulación anticiclónica// con vientos leves del sector norte.
Hacia el fin del día se observaba nubosidad en varias capas.

Despliegue de A4B

461. Este día, el Comando de Operaciones de la FAA ordenó el despliegue de RYD al TOS (BAM Rio Gallegos), de un Escuadrón de A4B que se ejecutó:

1) 1a Ella -LV-ERA- Dep. RYD 17:42 Tripulación: Vcom. DUBOURG - Vcom. MARIEL.

2) 2a Ella -LV-CMU- Dep. RYD 17:55 Tripulación Cap. VARELA - Alf. MORONI - 1er.Ten. MAYOR - Ten. ROCA.

3) 3a Ella -LV-AFZ- Dep. RYD 18:05 Tripulación Cap. ZELAYA - Ten. ARRARAS.

33

Las actividades del CATOM

~~462~~. En Malvinas, los hombres del Componente Aéreo, distri- buidos en Puerto Argentino, BAM MLV, BAM Cóndor, Sistema VYCA, restañaban las heridas, analizando y poniendo en práctica las lecciones del día anterior. Así en (~~Anexo PIV-III-3~~):

1) BAM MLV:

a) 16:07/16:17 el AD estaba bajo alarma roja, por aproxima- ción de aviones detectada por el Radar Malvinas. El ataque no se produjo.

b) 14:43 se detectó aproximación (parte N de la Isla Sole- dad, Pen. San Luis) de helicópteros británicos que luego se retiraron, aparentemente sin aterrizar.

c) 21:00/00:30 (3 May) el AD sufrió bombardeo naval.

d) Se comprobó la destrucción de un ECA (equipo de control Aéreo) en Sapper Hill por fuego naval. ~~Operaciones S/N.~~ (~~OCAA~~: Cap. EDUARDO GONZA- LEZ dice: "Ese mismo día (01-may) por la noche sufrí, a causa del bombardeo naval, la pérdida total del equipo (ECA) - el camión ardió durante cuatro horas-. A partir de allí pasé a hacer relevos en el terreno con el Cap. LOPEZ (Unos días cada uno con el Reg. 7 de La Plata) hasta el 30-may, que nos replegaron al continente para reforzar las tripulaciones de combate".

2) BAM Cóndor:

a) Regresó a esta Base, desde Ba. Elefante (BAM Calderón) el 1er.Ten. FURIOS, en un IA-58 "Pucará" para recabar órdenes.

b) Se modificó la posición del PC (Puesto de Comando) y de la defensa antiaérea (A Ae y radar).

c) Por orden del Cte. CATOM se enterró a los muertos ~~glo- riosos~~ de BAM Cóndor, en el Hipódromo de DWN.

d) Se comenzó a reparar el A-502 (a cargo del My. TOMBA) la cabina se emparchó con plexiglass de otra cabina y con tornillos, se arreglaron las perforaciones de chapas con parches y remaches.

Nuestros Helicópteros

~~463~~. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

1) Un (1) Bell 212 - Matr. H-83 - Trip. Ten. PINTO, Ten. LUDUEÑA, C.P. LOPEZ y C.1ro. MONTALDO - Decola de la B.A.M. Cóndor a las 11:00 hs, con destino a Puerto Argentino trasladando personal material, realiza apoyo a la R.O.A.

MLV y regresa a la B.A.M. Côndor a las 14:00 hs.

2) Un (1) Bell 212 - Matr. H-85 - Trip. Ten. LONGAR, Ten. VERGARA, C.1ro. PALACIOS, C.1ro. QUIÑONES y C.1ro. VEGA - Decola de la B.A.M. Côndor a las 08:15, con la tarea de efectuar Exploraciôn y Reconocimiento, remontando hacia el mar al canal que entra hasta Darwin para determinar si en el mismo se encontraban naves enemigas, arribo a la B.A.M. Côndor a las 09:15 hs. ~~sin novedad~~.

3) Un (1) Bell 212 - Matr. H-85 - Trip. Ten. SANCHEZ, Ten. LONGAR, C.1ro. PALACIOS, C.1ro. QUIÑONES y C.1ro. VEGA - Decola de la B.A.M. Côndor a las 10:30 hs. con la tarea de realizar Exploraciôn y Reconocimiento en los alrededores de la B.A.M. Côndor, Arribando a la misma a las 11:30 hs.

4) Un (1) Chinook CH-47 - Matr. H-91 - Trip. 1er.Ten. GRITOL, 1er.Ten. FERNANDEZ, S.A. WHITE, S.Aux. RUIZ, C.P. HERRERA y C.1ro. LAVORATO - Decolan de la B.A.M. Côndor a las 14:30 hs. con destino a la B.A.M. Calderôn, transportando equipos y personal (5 PAX y combustible - 5.000 kgs.) para permitir la operaciôn del Escuadrôn Pucarâ en ese AA.DD. Arribando a la B.A.M. Côndor a las 17:40 hs.

5) Un (1) Chinook CH-47 - Matr. H-93 - Trip. 1er.Ten. FERNAN-DEZ, 1er.Ten. GRIFOL, S.A. PRATS, S.Aux. ALVAREZ, C.P. PISTONI y C.1ro. VERA - Decola de la B.A.M. Côndor a las 10:00 hs., realizando Exploraciôn y Reconocimiento en las proximidades, regresando a las 10:20 hs.

6) Un (1) Chinook CH-47 - Matr. H-93 - Trip. My. POSE, 1er.-Ten. BELTRAME, S.A. PRATS, S.Aux. ALVAREZ, C.P. PISTONI y C.1ro. VERA - Decola de la B.A.M. Côndor a las 16:50 hs. hacia Puerto Argentino, para continuar el puente aêreo entre ambos lugares, transportando 5.000 kgs de carga para Pucarâ y Côndor, mâs Tropas del RI-12. Arribando a B.A.M. Côndor a las 17:50 hs.

34

El día 03-MAY-82 (LUNES)

El ataque al Sobral

~~464~~. Este buque de ~~n/ARA~~ la armada había sido destacado, el 02-may hora 07:15 desde el continente, para que explorara la zona marítima (49 grados 30 minutos S/59 grados 35 minutos W) a fin de locali- zar los posibles sobrevivientes del B-110 (MK 62) derribado el día 1-may (1er.Ten. GONZALEZ y Ten. De IBAÑEZ). Se encontraba en ésta tarea, navegando en posición 49 grados 50 minutos S/58 grados 37 minutos W, (~~Anexo PIV-II-1~~) a las 00:26 del 03-may, cuando fue atacado por helicópteros británicos del Coventry y Glasgow (Sea King/Sea Lynx) que impactaron sus misiles Sea Skuas (BAeD Sea Skua ASHM) ~~al tiempo que~~. El Sobral se defendió con sus cañones y ametralladoras de abordo, -quedando severamente averia- do. Su Capitán y 7 tripulantes ~~fallecidos~~ fallecieron. Así dañado, quedó navegando dificultosamente y sin comunicaciones con rumbo al Continente hasta que un helicóptero de la FAA, al mando del 1er.Ten. Miguel LUCERO lo encontró, a la altura de Puerto Desea- do, posibilitando el rescate de muertos y heridos y su traslado a puerto. Los tripulantes del Canberra nunca fueron hallados.
Veamos el relato británico (Libro FAW/RN): "Alrededor de las 04:00 Z (del 03-may), cerca de 70 millas al N de Malvinas, una tripulación del Escdrn 826, en el Sea King ~~HAS.5~~ ZA 129 estaba tratando de identificar un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era obviamente argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Linx (del Coventry y Glasgow) con un par de misiles Sea Skua c/u fueron despachados al lugar. El helicóptero del Glasgow sufrió falla de UHF y se mantuvo en espera, mientras que el Linx del Coventry fue guiado por el Sea King. Habiendo enganchado al blanco, se acercó a 8 millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explo- siones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. Aparen- temente se hundió".

Nuestros Helicópteros

~~465~~. Cumplieron ese día las siguientes misiones:

- Un (1) CH-47 Chinook - matrícula H-93 - Trip. My. POSE, 1er.Ten. BELTRAME, S.A. PRATS, S.Aux. CAPRA y C.1ro. VERA - luego de una búsqueda de 30 minutos, localizó el avión del 1er ten ARDILES, en las coor- denadas S 52 grados 04 minutos 9 segundos Sur y ~~oeste~~ 58 grados, 26 minutos 1 segundo oeste. Se revisaron los res- tos empleando picos y palas, pero no se encontraron evidencias del piloto, asiento o cabina.

- Un (1) CH-47 Chinook - matrícula H-91 - Trip. 1er.Ten. FERNANDEZ, 1er.Ten. GRIFOL, C.P. FERNANDEZ, C.P. HERRERA, C.1ro. LAVORATO y C.1ro. VILLAREAL - Se continúa con el puente MLV - Darwin, transportan- do tropas (RI-12) del regimiento de infantería 12 y 5.200 kgs de carga. (Desp. 15:55 hs. - Arr. 17:35 hs)

- Un (1) Bell 212 - Matrícula H-83 - Trip. Ten. PINTO, Ten. SANCHEZ, C.P. LOPEZ, C.1ro. MONTALDO y C.1ro. LOPEZ - Se realiza Exploración y Reconocimiento sobre Darwin. (Desp. 16:00 hs. - Arr. 17:00 hs.).

<u>La situación meteorológica</u>

~~466~~. El día comenzó con ~~el retiro del centro anticiclónico y~~ el pasaje de un frente caliente ~~aprox. 06:00 Z~~, con cielo cubierto ~~con SC y AS.~~ y ~~probables~~ precipitaciones aisladas con mejoramiento temporario y luego empeoramiento, ~~entre las 15:00 Z y 18:00 Z~~ por pasaje de frente frío, con ~~probables precipitaciones y~~ reducción de visibilidad. Cielo cubierto ~~con SC, ASt y Nb St~~, vientos del sector sudoeste, moderados con ráfagas; ~~visibilidad buena, ocasional regular, con precipitaciones~~.

<u>La F.A.S.</u>

~~467~~. La FAS, atesorando su experiencia de guerra, había detectado algunas vulnerabilidades del enemigo aeronaval. Así en éstos momentos comprendía, ~~respecto al enemigo~~ que:

1) ~~Este no poseía un sistema de alerta temprana eficiente.~~ Nuestros aviones eran detectados a pocas millas náuticas de los destructores, fragatas o ~~PAL~~ portaaviones y siempre que volaran a más de 50 m de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto su arma aérea (las PAC) se dirigirían normalmente a interceptar escuadrillas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente solo podrían interceptar a nuestros aviones ~~de ataque volando~~ rasantes por observación visual, no electónica.

2) Su armamento misilístico naval británico (excepto el Sea Wolf, que equipaba sólo a las fragatas de 2a. generación), no era muy eficiente ante ataques aéreos a baja altura (ver "Malvinas, su advertencia termonuclear"-Portela-Pag. 113 a 117).

3) El enemigo ~~Evitaría~~ evitaría acercar sus buques dentro de nuestro alcance, en horas diurnas ~~a sus buques en general (y sus PAL y escoltas en particular). Lo que dificultaría la detección oportuna y reacción inmediata por parte de las Fuerzas Argentinas~~.

~~468~~. Por lo tanto el mayor interés de la FAA en ese momento se volcaba en:

1) La detección cierta y oportuna de blancos navales redituables (~~PAL~~ portaaviones y buques de batalla) mediante la exploración aérea, visual y electrónica.

2) La distracción de las PAC defensivas británicas mediante operaciones aéreas de diversión, efectuadas principalmente con aviones del Escuadrón Fénix, a fin de desgastarlas y alejarlas de las verdaderas misiones de ataque a objetivos navales, que realizarían nuestros CB (A-4 o Dagger M-5) y

Cazabombarderos

bombarderos Livianos (MK#62).

3) Una vez ubicados los blancos con seguridad, el lanzamiento masivo de oleadas de aviones (de diversión y ataque) a fin de saturar las defensas aéreas y antiaéreas del enemigo.

Ejecución

469. Así, la FAS ~~tenía previstas para éste día (y las ejecutó en los horarios que en cada caso se indica), (ante la información del CATOM de que se acercaban buques ingleses al archipiélago)~~ las siguientes salidas (~~Anexo PIV#II#4~~):

1) OF 115Ø # 4 A4B # FIERA # Cñ 3BRP # AON # 15:53 GAL # MLV # GAL 17:33 (Cap. CARBALLO # 1er.Ten. VELAZCO # Ten. MAYOR # Alf. VAZQUEZ).

2) OF 1151 # 4 A4B # TRUENO # Cñ 3BRP # AON # 16:Ø8 GAL # MLV # GAL 17:24 (Cap. PALAVER # 1er.Ten. CACHON # Ten RINKE # Alf. GOMEZ)

3) OF 1152 # 4 A4C # OSO # Cñ 3BRP # AON # 16:Ø7 SJU # MLV # SJU 17:18 (Cap. CASTELLANO # Ten. PAREDI # Cp. CAFFARATTI # Ten. LUCERO

4) OF 1153 # 3 A4C # DOGO # Cñ 3BRP # AON # 16:22 SJU # MLV # SJU 17:17 (Ten. CASCO # 1er.Ten. URETA # Alf. MARTINEZ).

5) OF 1154 # 2 M5 # DARDO # Cñ 2 Shafrir # Cobertura sobre MLV # 16:49 GRA # MLV # GRA 17:57 (Cap. MIR GONZALEZ # 1er.Ten. LUNA.

6) OF 1159 # 2 MK 62 # LINCE # 4 x 1.ØØØ Lbs # Diversión # 15:4Ø TRE # MLV # TRE 17:47.

7) OF 116Ø # 2 MK 62 # ORO # 4 x 1.ØØØ Lbs # Diversión # TRE # MLV # TRE # ~~Cancelada por técnica~~.

47Ø. Asimismo, y para reabastecer en vuelo a los A4, salieron nuestros dos KC 13Ø, desde GAL y CRV en el siguiente orden:

1) 1 KC 13Ø # KIKO # ~~REC~~ # PCRA (51ØØS # 65ØØW) 14:17 ~~GAL~~ # ~~PCRA~~ GAL 17:54 (Com. BELTRAMONE # Cap. DISTEFFANIS # My. MENSI).

2) 1 KC 13Ø # MAIO # REV # PCRA (51ØØS # 65ØØW) 14:39 CRV # ~~PCRA~~ CRV 18:58 (Cap. SENN # My. BRIEND).

471. Es decir que, entre las 15:4Ø y las 16:22 (42 minutos) salieron:

1) 8 A4#B

2) 8 A4#C

3) 2 M-5

4) 2 MK-62

Total: 20 aviones de combate y 2 aviones reabastecedores (KC-130), que reabastecieron a algunos de los 16 A-4 en su ruta de ida.

~~472.~~ Pero antes de que esta oleada alcanzara las costas de nuestras Islas Malvinas, el Comando de la FAS fuê informado, por el CATOM, de que se habiâ comprobado que los buques avistados eran propios (Rîo Carcarañâ, Bahîa Buen Suceso, Genoyne y Monsu-men), por lo que debiô ordenar el regreso inmediato de los a-viones atacantes. Si bien se habîa frustrado una operaciôn (por falta de blancos) se demostraba el estado de apresto y agresivi-dad que poseîa la FAS en êsos dîas.
De las salidas ordenadas habîan decolado y llegado a las proximi-dades de Malvinas:

1) El 100 % de los A4-B

2) El 87,5 de los A4-C (uno no decolô por TEC)nica

3) El 100 % de los M-5

4) El 50 % de los MK-62 (dos no decolaron por TEC)nica

5) El 100 % de los KC-130

<u>Bûsqueda</u> <u>y</u> <u>Rescate</u>

~~473.~~ - Este dîa tambiên, ~~en otro tipo de operaciôn~~, la Fuerza Aêrea buscaba ~~ahora~~ al Aviso Sobral con un F-27 (Sierra), un DHC-6 y un helicôptero Bell 212 (~~Anexo 7~~) y continuaba sus opera-ciones de exploraciôn y reconocimiento sobre el TOAS con los medios que poseîa (T-43; LV-ALF; LV-OMN) ~~mientras que CANA mante-nîa un Neptune en la misma tarea.~~

<u>El</u> <u>EscuaHrôn</u> <u>FENIX</u>

~~474.~~ Tambiên el Escuadrôn Fênix estuvo activo este dîa. Cumpliô las siguientes salidas:

1) 1 LR 35 - LINCE - Diversiôn - 15:47 GRA- 5330 S - 5400 W - 17:47 GRA (OF 1136) (Cap. JURI / Ten. FELICE).

2) 1 LR 35 - GANSO - Diversiôn - 15:34 SJU - 5130 S - 6330 W - 17:13 SJU (OF 1137) (My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO).

3) 2 LR 35 - PERRO - Diversiôn - 16:07 CRV - 5000 S - 6440 W - 18:01 CRV (OF 1138) (Nro. 1 Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO) (Nro. 2 My. FALCONIER / Alf. HARVEY).

4) 1 HS 125 - VERSO - Retransmisor - 15:52 CRV - 5200 S - 05500 W 17:09 CRV (OF 1139) (Ten. POGGI / Alf. MARINI /

36

S.P. ACOSTA M.)

Los IA 58 ~~Continentales~~

~~475.~~ Finalmente, entre las 10:00 y las 14:30, 6 aviones IA-58, con base en (SCZ) Santa Cruz patrullaron nuestras costas continentales sureñas.

Exploración y Reconocimiento lejano

~~476.~~ Se cumplieron las siguientes tareas:

1) ~~A las 01:30 dep~~ el TC-91 ~~de PAL a EPO para realizar tareas~~ E y R Dep Epo 07:50 para E y R. (ampliar)

Comienza el Puente Aéreo de Guerra

~~477.~~ UN Hércules C-130, indicativo "PATO", misión: ruptura del bloqueo británico, despegó de Río Grande, tripulado por el Com MARTINEZ, el Vcom CANO, el Cap HRUBIK, el My TORIELLI, el S.M. (R) GILIBERTO, el S.M. (R) AGUIRRE, s.Aux FATTORE, S.A. MOLINA, ~~quienes aterrizaron posteriormente en Río Gallegos.~~ Desde el 1 de mayo el "PATO" estaba tratando infructuosamente de llegar a las islas, habiéndosele ordenado regresar en dos oportunidades por situación táctica; finalmente el 3 de mayo pudo entrar hacia Puerto Argentino por la ruta Sur, las condiciones de vuelo a 100 pies de altura eran de visibilidad parcial en la vertical y nula al frente por niebla, la que se fué disipando gradualmente a medida que se aproximaban al destino final; de pronto vieron a aproximadamente 6 millas de distancia, al frente, un buque logís-tico y dos fragatas enemigas, lo que provocó un rápido retorno a Río Gallegos. Una vez dada la alarma, el Comando FAS ordenó el despegue de aviones de combate, ~~(~~referidos en ~~los~~ párrafos anteriores ~~469/72)~~, los cuales debieron regresar al informarse que los buques eran própios.

Super Etendard: ARA

~~478.~~ 3 SUE (VINCHA) con 2 SUE (LITORAL) Se entrenan. Para un reabastecimiento en vuelo ~~REV~~ de un KC 130 -RATA- (matrícula y tripulación) entre 09:30 y 09:45 . Esta operación era preparatoria de la que se desarrolló el día siguiente (04-may-82).
El My Gilberto OLIVA comenzó a anotar la posición y la hora en que aparecían el o los ecos y también lo mismo cuando desapare-cían; así sabían con bastante precisión la posición probable de los Portaviones "HERMES" e "INVINCIBLE"; en esto colaboró el Cap de Corbeta Silva, de la ARA.

El Grupo de Batalla Ingles (~~"Carrier Battle Group"~~)

~~479.~~ ~~Sin embargo~~ El "Carrier Battle Group" intentó este día una incursión fugaz de acercamiento a nuestras costas malvinenses -desde el SE- que fue detectada y seguida por nuestros 3 equipos electronicos ~~COE~~ y que estaba integrada por un portaviones (estimado el HMS Invincible) 3 fragatas y 4 destructores y que -sin entrar en nuestra radio de

acción se acercó hasta unas 90 NM de Pto. Argentino (52 Gdos. 50'S / 58 Gdos. 00'W), desde allí en alejamiento hacia el NE (51 Gdos. 40'S / 55 Gdos. 25'W) sin lanzar ningún ataque (~~Anexo PIV III 5~~).

~~480~~. A las 22:48 aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche el enemigo acerca sus fragatas misilísticas a Pto. Argentino y comienza un bombardeo naval esporádico, sobre el ~~nuestro~~ aeródromo.

El Escuadrón PUCARA

~~481~~. Desde BAM Cóndor:

1) Dos IA58 (Cap. VILA y Ten. RUSSO) ejecutan una salida (ROF) de reconocimiento ofensivo sobre Bahía Elefante con muy mala meteorología.

2) Se envía a BAN Calderón un helicóptero con personal y material para reparar el A-529 con rueda nariz torcida y enterrada en la pista.

3) Dos IA-58 (1er Ten FASANI y Ten GIMENEZ) - Misión: salida de reconocimiento y patrulla sobre el mar, despegando desde la BAM "CONDOR", por el Seno Choiseul, luego isla de Bouganvile, isla de Los Leones Marinos, isla Jorge y regreso por la misma ruta a la B.A.M. de despegue. ~~El vuelo se efectuó con la novedad de que~~ en una de las islas del Seno Choiseul se vió un paño de señales y un bote salvavidas individual, por lo que hicieron un nuevo pasaje sobre el lugar. Habiéndolo avistado los dos pilotos, trataron de informar a su Base, pero debido a su poca altura no lo lograron, por lo que se quedó el numeral orbitando sobre el bote, mientras el guía tomaba altura para hacer el enlace; una vez logrado esto retornaron al aterrizaje. Allí fueron interrogados por el 1er Ten BASILIO de inteligencia y por el Jefe de la BAM Vcom PEDROZO, quién ordenó el inmediato despegue de un Helicóptero Bell 212, llevando a bordo al 1er Ten BASILIO y personal de tropa, los que regresaron sin haber encontrado nada. Los pilotos de Pucará fueron interrogados nuevamente para precisar mejor el lugar, ofreciéndose el 1er Ten FASANI para ir en el Helicóptero, pero nuevamente no encontraron nada. Frente a la Isla hay un poblado Kelper llamado Walker Creek; al verlo perdieron las esperanzas de que pudiera ser el 1er ten ARDILES, que había sido derribado el día 1 de mayo en ese lugar. (Partes de su avión habían sido llevados a la BAM "CONDOR"). Probablemente era un paño de señales para los pilotos ingleses tendido por los Kelpers.

Accidente de un MB-339 en Malvinas

~~482~~. A las 15:06, despegan de BAM MLV dos MB 339A piloteados por C/C MOLTENI y TF Carlos BENITEZ por orden del CNTOM (Valte OTERO) en ROF sobre un aparente Blanco Naval (CT y cohetes) a 60 NM SE de Pto. Argentino. La mala meteorología o la susencia del

37

blanco) hizo que los aviones retornaran a la BAM. En la aproximación final (a muy baja altura) MOLTENI aterrizó sin novedad, pero BENITEZ rozó un médano perdiendo el control de su avión con impacto posterior e incendio, muriendo su piloto.

483. Esta operación no estaba en previo conocimiento de los organismos VYCA del archipiélago. Solo en el momento del despegue se enteró y asentó en su informe: "Despegan Los Maquis avisan que tienen misión. El helicóptero CARBON sale y luego al regreso informa que están bombardeando el aeropuerto, luego confirma que los Maquis han llegado de vuelta y uno se estrella contra un médano, no viendo el piloto en las proximidades y solicitando una ambulancia."

Reproducimos aquí el trabajo de investigación realizado por el periodista Oscar Fernandez Real.

LA MISION

En los primeros días de mayo de 1982 la conducción inglesa de las operaciones en el Atlántico Sur estaba muy preocupada por los resultados de los ataques aéreos argentinos a su flota. El hundimiento del "Sheffield" y los daños a sus buques de alerta temprana indicaban que era muy difícil prevenir las incursiones de aviones argentinos. De allí que se decidiera destruir las pistas e instalaciones de las dos bases aéreas desde donde partían esos aviones. Sin embargo, un bombardeo de alta cota resultaba complicado y poco efectivo, como ya había ocurrido con el ataque del Vulcan a la pista de Puerto Argentino.

Fue entonces que se planificó realizar un audaz golpe, enviando al crepúsculo del 19 de mayo dos aviones Hércules C-130 de la RAF similares a los argentinos para desembarcar dos equipos de quince "comandos" del cuerpo SAS cuya misión sería destruir pistas e instalaciones con equipos de demolición e incendio. Estos hombres pertenecían al Escuadrón B, Regimiento 22° del SAS con base en Hereford, Gales, a unos 170 Km. de Londres..

Hay versiones que dicen que se buscaron radio-operadores que hablaran con modismos argentinos para hacer aproximaciones de aterrizaje en las pistas, ya que tenían grabaciones de las efectuadas por los C-130 argentinos. Los incursores quedarían en las cabeceras con sus turbohélices en marcha mientras grupos especializados descendían con Land Rovers por las rampas traseras. Las pistas se destruirían en la mitad de su longitud para impedir el despegue de los cazabombarderos Skyhawk y Super Etendard, pero dejando un margen suficiente como para que los Hércules ingleses pudieran despegar, ya que estas máquinas tienen la posibilidad de operar en STOL (corta distancia)..

Se había previsto que los dos aviones atacantes siguieran rutas de aproximación y aterrizaje similares a las habituales de las máquinas argentinas. Pero para brindar un apoyo de guía final se iba a instalar un pequeño radiofaro con VHF en un punto desierto del Estrecho de Magallanes, para lo cual se desplazaría secretamente hacia ese lugar un helicóptero Sea King. Este aparato podría colaborar para eventuales evacuaciones del personal que no pudiera escapar en los mismos aviones en que habían llegado.

El día convenido despegaron desde la larga pista de Wideawake en la isla Ascensión los dos Hércules CILR4XV 296 equipados con sistemas Omega y provistos de lanzas para reabastecimientos aéreos que habían sido instaladas semanas antes en los talleres Marshall de la compañía Cambridge. Tendrían que cumplir un vuelo de 14.000 kilómetros –algo sin precedentes y superior aún al espectacular vuelo del Vulcan del 1° de mayo-- durante el cual se reabastecerían varias veces con diez tanqueros Vickers CIPLR2 (VC-10 modificados) que se reabastecerían entre sí y a los dos Hercules unas quince veces a lo largo de la ruta prevista. A su bordo iban dos grupos del Special Air Service con sus característicos pasamontañas marrones. El vuelo hasta la Patagonia insumiría unas diez horas.

Sin embargo, al no recibir del helicóptero Sea King las comunicaciones en clave previstas para coordinar la operación, y como esa parte de la misión era fundamental, se hizo abortar el operativo y los dos Hércules con sus equipos regresaron a su base, en la isla Ascensión.

EL HELICOPTERO

El helicóptero Sea King HC-4 matrícula ZA-290 (código operacional -/VC) del escuadrón 846 embarcó en Portsmouth a bordo del portaaviones "Hermes" el 29 de marzo con rumbo a las islas Malvinas. Durante la navegación se lo equipó con visores especiales para vuelo nocturno y fue transferido al "Invincible" en la noche del 17 de mayo destinado a una misión especial de reconocimiento a largo alcance.

Esa misma noche el "Invincible" se dirigió hacia el continente a toda máquina –unos 25 nudos--, escoltado por el "Broadsword" a una milla, en total oscuridad y silencio de radio. Los barcos detuvieron su marcha en un sitio no precisado y de la cubierta delantera del barco líder, a las 0,15 horas de ese martes 18, despegó el ZA-290 piloteado por el teniente Richard Hutchings (un "boina verde"instruido en Lympstone, Devon)) del Royal Marines, quien era secundado por el teniente Alan Reginald Courtenay Bennet de la Armada real y el suboficial (Leading Crewman) PeterBlair Imrie, de la Armada.

Volando a muy poca altura sobre el mar para no ser detectado por los radares, el helicóptero al parecer entró a la isla de Tierra del Fuego por la bahía San Sebastián y sobre un sitio en donde la lengua de tierra que separa la costa del territorio chileno es de apenas unos 4 Km..

39

Sin embargo, los radares de dos destructores argentinos y un radar de la Fuerza Aérea detectaron las evoluciones de un helicóptero , cerca de la frontera con Chile. aunque no hay coincidencias sobre la hora y fecha de esa detección. Uno de los operadores del destructor "Bouchard" que estaba fondeado en la bahía Esperanza, comunicó sin usar el lenguaje cifrado esta novedad al destructor "Piedrabuena" que estaba fondeado más al Norte. Los registros del radar señalaron que el helicóptero volaba viniendo desde Chile a muy baja altura (con rumbo 090 y a unos 160 Km/h) y que luego desapareció, como si hubiera descendido. Unos cinco minutos más tarde el eco volvió a aparecer evolucionando en torno a la estancia Sara Braun, a unos 45 kilómetros de Río Grande. En declaraciones posteriores, el vicealmirante (R) Horacio Zaratiegui , que estaba a cargo del área Tierra del Fuego y Sur de Santa Cruz durante el conflicto, señaló que esa detección se registró el mismo día miércoles 19, fecha en cuyo amanecer varios testigos chilenos dijeron que había caido la máquina.

Los jefes de la base aeronaval de Río Grande dispusieron inmediatamente el envío de varias patrullas en seis helicópteros, pero sus observaciones no descubrieron nada anormal en la zona. Preventivamente, se ordenó un refuerzo en sus guardias con una compañía de infantes de marina y el minado de varios puntos de los alrededores.

El helicóptero se habría ocultado entre unas lomadas hacia las cuales llegaban dos probables rutas de evacuación desde Río Grande, una que seguía el curso del rìo Silva y cruzaba la estancia Sara Braun y otra que llegaba hasta la estancia El Salvador. Estos rumbos serían fáciles de seguir y proveerían de sitios para ocultarse y de agua fresca a los incursores ingleses en caso que no pudieran escapar con sus Hércules.

Liberados de la amenaza de los cazabombarderos y aprovechando la confusión que seguramente afectaría a las bases argentinas al término del operativo, los buques de la flota británica podrìan aproximarse para ayudar a la evacuación de los "comandos". Esta misión tenía como antecedente la que habìan realizado años atrás comandos israelíes en el aeropuerto Entebbe de Uganda, donde descendieron varios vehículos (hasta un automóvil Mercedes Benz similar al del dictador Iddi Amin) y lograron exitosamente liberar a grupos de rehenes. Este opera-

40

tivo tuvo gran repercusión en todo el mundo y hasta motivó la realización de una película de acción.

EL ULTIMO VUELO

Al parecer, un temporal de viento y lluvia que se desató en la noche siguiente afectó el último vuelo del helicóptero cuando intentaba situarse en el sitio previsto. Arrastrada por ráfagas tormentosas del Este la máquina hizo un accidentado descenso a las 6,25 (hora local) del 19 de mayo en una playa al Sur de Punta Arenas. Su fuselaje quedó de costado y su rotor principal se desprendió a una decena de metros de distancia, sobre las aguas. Su tripulación, luego de destruir los equipos y claves de comunicación que habían quedado en el semidestrozado fuselaje, se ocultó entre unos matorrales para protegerse de la tormenta e hizo un precario campamento, antes de cruzar la ruta y trepar hacia un cerro boscoso, donde los "comandos" se refugiaron.

Ante esta situación, en las primeras horas hubo nerviosas consultas entre las autoridades chilenas, pues hubiera correspondido internar a la máquina y a sus tripulantes hasta el fin del conflicto. Sin embargo, la trascendencia periodística que tendría este accidente perjudicaría la postura de neutralidad ~~que fingía~~ adoptar el régimen chileno. Fue así que se procedió a enviar unas palas mecánicas para cubrir los restos del helicóptero, que estaba semidestruido sobre una playa marítima de pedregullo y pastos, en el paraje denominado Cañada de los Ciervos, de la bahía Agua Fresca y a 26 kilómetros de la ciudad de Punta Arenas. Así, el fuselaje quedó totalmente cubierto bajo un montículo de grava.

En los días siguientes, y debido a que creían estar en territorio argentino, los tres ingleses se desplazaron unos veinte kilómetros hacia el cerro El Parrillar y su lago. Posteriormente, y al descubrir que estaban en territorio chileno, descendieron y se entregaron en un retén de carabineros. Al gobierno de Tatcher tampoco le convenía que se descubriera su intención de llevar el conflicto hasta el mismo continente americano, sin obtener réditos significativos que lo justificaran. Por su parte, a las autoridades argentinas tampoco les resultaba halagador que se comprobara cómo efectivos enemigos podían incursionar con cierta libertad sobre sus fronteras continentales.

El periodista argentino Oscar Alberto Fernandez , enviado especial de un diario de Buenos Aires, llegó al lugar del accidente pocas

horas despues –antes lo habían hecho periodistas y camarógrafos trasandinos, a quienes no dejaron acercarse hasta el fuselaje caido--, acompañado por el fotògrafo Leonardo Zavattaro y del chofer José Fernández.. Era ya el anochecer, pero lograron la cooperación de unos pescadores vecinos para que extrajeran del agua los restos del ~~rotor principal~~ del aparato, que se había desprendido en el accidente. Partes de este ~~rotor~~ ~~son~~ el único testimonio de esta misteriosa y frustrada aventura bélica, que ~~ahora se~~ entregan al Museo Nacional de Aeronáutica de la Argentina

. El periodista argentino y sus acompañantes fueron detenidos a poco de fotografiar ~~este rotor~~ por tres hombres que se identificaron como detectives de la DINA, Dirección de Seguridad chilena. Luego de nerviosas tratativas, los policías condujeron a los argentinos hasta las oficinas del diario "La Región", en donde hicieron revelar el material fotográfico para supervisar qué habían captado. Los agentes recortaron solamente un cuadrito del negativo en donde se veía a un helicóptero chileno en vuelo, que los argentinos fotografiaron circunstancialmente durante su viaje. El periodista Fernandez Real pudo transmitir su nota a su diario por medio de la teletipo del periódico local, que los chilenos le facilitaron como cortesía profesional. Tambien revelaron y transmitieron la fotografía del ~~rotor~~ por medio del transmisor de telefoto que ellos portaban, logrando una primicia absoluta, que salió publicada en el diario "Clarín" en su edición del día 21. Los periodistas fueron liberados dos horas más tarde y regresaron inmediatamente en su automóvil a Río Gallegos.

Pocos días despues los tres tripulantes ingleses bajaron de los cerros en donde se habían ocultado y se entregaron a los carabineros de un puesto cercano. Las autoridades chilenas los remitieron a Santiago y desde esta capital fueron transportados por vía aérea hasta Gran Bretaña, sin dejarlos tomar contacto con la prensa. Al término de la guerra los tres tripulantes del Sea King fueron distinguidos y condecorados por su actuación en este operativo.

Importa destacar la importancia que los mandos británicos le dieron a este operativo, pese a su frustración, pues los dos pilotos del Sea King caido recibieron la Distinguished Service Cross (entre otros 24 seleccionados en tan alto nivel durante esta guerra), una condecoración que sigue en importancia a la Cruz de la Reina Victoria dentro de los

rangos del honor militar inglés. El suboficial Imrie recibió tambien similar distinción, pero en forma de Medalla, según su encuadre.

Oscar Fernandez Real. Mayo de 1997

FUENTES CONSULTADAS
-Diario "Clarín" del 31/3/96 : Entrevista al ViceAlte. (R) Horacio Zaratiegui.
-Diario "Clarín" del 31/3/96 : "Operación "Mikado", lo que no fue".
-Dominical del "The Sunday Times" de Londres, marzo de 1996.
-Libro "Falkland's Secrets" (título no definitivo) de Nigel West. Febrero/marzo de 1996.
-Diario "Clarín" del 12/11/90 : "Revelan un plan inglés para atacar Río Gallegos".
-Diario "The Sunday Times" del 11/11/90.

-Diario "La Prensa" del 27/5/82.
-Diario "La Región Magallanes" de Punta Arenas, Chile, del 21 de mayo de 1982.
-Diario "Clarín" del 23/5/82 : "Preguntas sin respuesta" de Oscar Fernandez Real.
-Diario "Clarín" del 22/5/82 : "El misterio del Sea King" de Oscar Fernandez Real.
-Editorial Arms and Armour Press , 1987.
-Editorial Arms and Armour ; autores Rodney A. Burden, Michael I. Draper, Douglas A. Rough, Colin R. Smith y David A. Wilton, 1986.
-Fascículos "La guerra de las Malvinas", Ediciones Fernandez Reguera-Marshall Cavendish Ltda. 1986.
-Entrevista con el historiador chileno René Balmaceda (?) y el periodista argentino Mario Brigando en la confitería "Carreras" de Río Gallegos, junio de 1983.

43

El día 04 MAY 82 (MARTES)

La situación meteorológica

~~484~~. ~~Una vaguada, con un centro de baja presión al norte de Malvinas, con~~ cielo nublado, ~~con Cu Y Sc, con claros~~, ~~corriente del sudoeste~~ buena visibilidad, ocasional regular con precipitaciones aisladas, ~~zona de alta presión entre las 0600 Z y 0900 Z, a las 1200 Z~~ frente caliente que se proxima al N de las Islas produce nubosidad ; ~~de St. Sc. Frente caliente en 4? ... S,~~ próximo a las Islas, afecta a las mismas con nubosidad ~~stratiforme~~, con techos de 900 mts. ~~Buena visibilidad. Ocasionlmente regular por precipitaciones aisladas. Vientos leves (10 Kt) de sector oeste.~~

Abundante

La situación táctica

~~485~~. La flota enemiga, alejada siempre prudentemente de nuestro alcance, intentó este día una nueva incursión con sus portaaviones ~~(el HMS Invincible y el HMS Hermes)~~ y sus correspondientes escoltas (HMS Sheffield, Hms Arrow, HMS Yarmouth, HMS Glasgow, HMS Coventry) con la finalidad de atacar nuestro ADs en especial BAM CONDOR, (Ganso Verde) y destruir sus aviones PUCARA que habían retornado de su despliegue en Base Calderon . Simultáneamente (05:40) se estaba realizando la operación Carnero Negro II (Black Buck II) (Vulcan desde Ascensión a BAM MLV), la cual pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución (2 Vulcans y 16 Victor ~~tankers~~) como aviones cisterna tampoco logró hacer blanco en la pista de BAM Malvinas.

~~486~~. ~~Es decir, el enemigo pretendía repetir casi idénticamente los ataques del 01 may, pero ahora con objetivos menos ambiciosos; sólo ataque de desgaste a nuestros aeródromos en el archipiélago.~~

~~487~~. Pero para nuestra desventaja, sus elementos (~~SAS/SBS~~) infiltrados ya en la población Kelper u operando independientemente, comenzaban a remitir a sus respectivos comandos datos valiosísimos respecto a nuestra defensa y despliegues, tanto aéreos como terrestres y navales, en el archipiélago y sus alrededores.

La Batalla por la información

~~488~~. Sin duda, a esta altura del conflicto, comenzaba a materializarse la batalla por la información (~~target information~~), en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna, era vital para la planificación y ejecución de las operaciones ~~militares consecuentes~~. La Task Force era ahora consciente de sus grandes deficiencias para la obtención de ~~este vital factor:~~ la información oportuna. Al no disponer de la información satelitaria y/o electrónica (Big Bird y otros) ~~sobre nuestro continente marítimo (y aún sobre el archipiélago)~~ complementadas por nuestras acciones de desinformación y contrainformación (~~COE~~) sólo podían con~~firmar~~ en la búsqueda (relativamente primitiva)

Satelites

~~por parte~~ de observadores visuales (en tierra, en submarinos, etc.) y los elementos electrônicos embarcados de poco alcance, ~~éstos últimos~~ a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones de piquete radar, ~~ante nuestros ataques aéreos~~. A esto se debiô que debieran comprometer acciones peligrosísimas (desde el punto de vista polîtico-estratègico y militar) como fue la de heli- transportar ~~elementos SAS~~ a Punta Arenas (Chile) para infiltrar- los en nuestro territorio a fin de lograr informaciôn relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos.

La informaciôn propia

489. Por su parte, la FAA (que como hemos dicho no estaba preparada para operar en un TO marîtimo ~~(Anexo PIV-II-6)~~ de tan grandes proporciones ni contra objetivos navales en constante y veloz desplazamiento) tambiébn sufrîa ~~fundamentalmente~~ de esta deficiencia. Pese a ello puso ~~su mayor~~ esfuerzo y, sobre todo, imaginaciôn, para resolver este problema ~~vital~~.

490. Desde el comienzo del conflicto la F.A.A. (instalô el Centro de Operaciones Electrônicas (COE) (~~Cap.~~) el cual comenzô a crecer râpidamente, (en equipamiento, organizaciôn y funcionamiento) y ya, a esta altura del conflicto, proporcionaba ~~(al Comando y al Control)~~ informaciôn segura aunque con alguna demora.

491. Se recurriô a disîmiles medios aéreos (desde aviones Comerciales argentinos de largo alcance, Privados de gran veloci- dad y techo y sus propios de Transporte aéreo, Helicôpteros, etc.) a los cuales reforzô electrônicamente y los empleô intensa- mente para buscar y producir ~~la~~ informaciôn.

492. Asimismo, organizô (principalmente en el archipiélago y también en nuestro litoral continental austral) una efectiva Red de Observadores del Aire (ROA), bien enlazada y centralizada, que se destacô no sôlo en la observaciôn aérea, sino que fue valio- sîsima para obtener ~~precisa~~ informaciôn naval, preferentemente costera. y aûn de movimientos y acciones terrestres del enemigo, ~~cuando se desarrollô esta batalla~~. En el archipielago la ROA estuvo conformada por dos redes que operaron en forma indepen- diente, la Norte, instalada en esa zona de la Isla Soledad, constituida casi en su totalidad por radioaficionados civiles de la Provincia de Côrdoba y dependientes de Puerto Argentino, y la red Darwin, constituida por Personal militar Superior de la Fuerza Aérea dependiente de la BAM "Côndor". La red Darwin fué organizada, definida e instalada por el servicio de Comunica- ciones de la BAM Côndor, cuyo Jefe fué el Cap Hêctor Eduardo RE. Fué conformada por cuatro (POA) cuyo cubrimiento se realizô con cinco oficiales (uno por puesto y uno en cabecera) y cuatro conscriptos no permanentes. Los cinco oficiales eran Alfêreces Rômulo SASSONE, Jorge BLAZQUEZ, Mario Eduardo EGURZA, Andrés GAZZO y Eduardo DAGHERO.

493. Se disponia tambien de nuestro Sistema VYCA en MLV que centralizaba la ROA en el archipiélago; poseîa el radar Wes-

tinghouse TPS - 43 de FAA y 1 Radar Cardión del EA, que le proporcionaba datos electrónicos (navales y aéreos). Toda esta información centralizada y depurada ~~en su organismo madre, el Radar de la FAA en MLV~~ servía ~~fundamentalmente~~ para guiar y actualizar la situación a nuestras tripulaciones de combate procedentes del continente, e informar constantemente a su Comando el CATOM, quien, a su vez, le remitía colateralmente al Cdo. FAS., poseyendo información veráz y actualizada, además de eficaces y seguras, las que fueron utilizadas también por el Ejército y la Armada. Aún luego de haber caido prisioneros lugo de la rendición, personal de la FAA logró hacer comunicaciones clandestinas con el continente, merced principalmente a la capacidad del Vcom Gonzalez Iturbe. El Radar estuvo fuera de servicio por un día completo solo una vez, para reparar daños provocados por un misil inglés que cayó muy cerca.

~~494~~. Por su parte, nuestra ARA, poseía dos aviones Neptune, equipados razonablemente y con tripulaciones eficientes para la exploración marítima, que volaron intensamente en estos días y produjeron la información de mayor confiabilidad respecto a la detección de buques enemigos relativamente próximos a nuestro archipiélago, hasta que -agotados materialmente- dejaron de volar a partir del 15-may. Uno de estos aviones fue el que -este día a las 09:30 hs.- ubicó las formaciones navales enemigas en las siguientes posiciones:

1) Un grupo en ~~las~~ Coordenadas 52 Grados, 33 minutos, S / y 57 Grados, 40 minutos W.

2) Otro grupo ~~en los~~ en Coordenadas 52 Grados, 48 minutos, 05 segundos, S / y 57 Grados, 31 minutos, 05 segundos, W.

El ataque a un "Blanco Grande"

~~495~~. Esta operación aérea (~~[redacted] PIV-II-7~~), planificada y ejecutada por la Aviación Naval, mediante el equipo avión explorador (El Neptuno que detectó y guió la aproximación a la zona del Blanco a los aviones misilísticos SUE) y 2 aviones SUE portador cada uno un misil A-S EXOCET AM3 Que decolaron a las 09:44 desde GRA, contó con el siguiente apoyo de la FAA:

1) A las 09:50 Dep. de GRA - un LEAR-JET 35, 1er.Ten. BIANCO - Ten. HERRERA, Misión Diversión - Ruta GRA - MLV - GRA, Arr. 11:00 S/N.

2) 1 KC 130 -RATA- (Vcom. PESSANA - My. GOMEZ - Cap. VACCARO) que esperó en ~~[illegible]~~ Coordenadas 50 grados 30 minutos S / 65 grados 30 minutos W a nivel FL 100 y reabasteció en su vuelo de ida a los 2 SUE (VINCHA) (C/C BEDACARRATZ - T/N MAYORA) Dep. GAL 08:40 Arr GRA 13:38 por met. luego GAL - Arr. 18:17.

3) 2 M5 (OF 1161) POLLO - Cñ 2 Shafrir - 3 x 1.300 lts. - Dep. 1028 GRA - Cobertura KC 130 y SUE - GRA 11:53 (Cap. CIMATTI - Cap. ROBLES) - Radial GRA 071 a 100/115 NM FL 20.000/22.000 ft.

pies   millas nauticas   nivel de vuelo

45

4) 2 M5 (OF 1163) -TRIGO- Cñ 2 Shafrir - 3 x 1.300 lts. - 16:08 GRA - Cobertura avión Neptune - GRA 17:06 (Cap. MORENO - Ten. VOLPONI).

496. Luego del reabastecimiento en vuelo los dos SUE siguieron rasante a MLV, engancharon el objetivo de mayor tamaño y lanzaron los dos Exocets (hora 11:04). regresando inmediatamente a GRA.

El resultado de este ataque

497. Esta importantísima operación aérea, fué ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos, aunque por las características del ataque no se pudieron comprobar en el momento, los daños ocasionados en el ataque y el objetivo naval preciso que se batió. Esto es explicable puesto que, en este conflicto, la mayoría de los objetivos materiales eran buques, desplegados en un área marítima muy alejada, sin testigos visuales o electrónicos confiables (o de información parcial), en cantidades abundantes (más de 100 buques), de gran movilidad y versatilidad etc. Todo esto, impedía, al atacante, comprobar con certeza los daños causados y a cual unidad naval correspondía exactamente. Esta desventaja, para la aviación argentina, se transformaba en una gran ventaja para el enemigo -reconocido maestro en las técnicas de la acción psicológica- quien por lo tanto sacó el máximo provecho de esta posibilidad.
Una de las cosas que ~~se~~ pudieron detectar ese día fué que la actividad aérea cesó por completo desde uno de los dos lugares desde donde venían normalmente, notándose luego que operaban de un solo lugar en el mar, en la cantidad y frecuencia que solo un portaviones les permitía, y desde el Atlantic Conveyor en menor frecuencia.

498. Para el aviador de combate de la FAA, que debía penetrar una intrincada red defensiva del Carrier Battle Group y llegar -a máxima velocidad y mínima altura- hasta las proximidades de los buques mayores (de mayor rentabilidad) y lanzar su armamento -de caída libre- a solo decenas de metros del objetivo naval, y, luego sobrepasar rasante al mismo y efectuar el escape, también a máxima velocidad, existía al menos la posibilidad posterior de evaluar la información fílmica (~~que producían algunos tipos de aviones~~) y la impresión visual de los pilotos ~~(ya sea el que atacaba o los que los seguían en ataques inmediatos posteriores~~)
Información que, si bien afectada por factores psíquicos y emocionales del piloto, permitían al Comando evaluar los daños e identificar con bastante precisión el tipo -al menos- del buque impactado.

499. En cambio, el moderno sistema de armas que poseía nuestra Aviación Naval (Super Etendard/Exocet AM 3) no exigía el contacto visual (~~o fílmico~~) con el objetivo; solo mediante medios electrónicos (un radar de tiro que permitía -a 50 kms.- seleccionar, por tamañio, al blanco y registrar los mismos en la ~~inteli-~~

memoria
~~gencia~~ del misil); la tripulación decidía su lanzamiento -a aproximadamente 35 kms.- e inmediatamente escapaban del área. Dicho misil -~~inteligente~~- continuaba su vuelo rasante evitando algunas de las contramedidas del defensor; sin embargo podía ser engañado y desviado del objetivo seleccionado originalmente e impactar en otro buque o señuelo. Este ataque -del 0411:04-may-82- se produjo en estas condiciones, lo que dio lugar a distintas interpretaciones que cada protagonista elaboró y usufructuó -como es lógico- para su empleo más reditivo. Analizaremos entonces este ~~importante~~ ataque en sus distintas versiones:

1) <u>Del punto de vista oficial británico:</u>

- "Un misil argentino impactó en el HMS Sheffield (destructor tipo 42); se inició un incendio que luego escapó al control de la tripulación. Cuando no había ya esperanzas de salvar la nave, la tripulación la abandonó. Todos quienes la abandonaron fueron rescatados. (Información dada el 4-may-82 por el portavoz ~~del MOD~~ Británico).

2) <u>Del punto de vista "extraoficial" británico:</u> (~~Anexo ——~~)

- Simultáneamente a este anuncio oficial la prensa oral y escrita británica abundó en detalles (sorpresivamente hasta esta fecha los medios periodísticos se quejaban de que la información era escamoteada ~~por el MOD~~) (Libro Gotcha) con profusión de fotos y relatos que confirmaban la tragedia del Sheffield. Posteriormente mucho se ha escrito -por autores ingleses- sobre este ataque y todos confirman, sin asomo de dudas, que fué el HMS Sheffield el que recibió el impacto de nuestro Exocet AM3 y este único impacto inició un incendio desvastador que obligó a su abandono y su consecuente hundimiento varios días después.

3) <u>Del punto de vista naval Argentino:</u>

- La información producida por los aviadores navales que efectuaron el ataque, a su regreso a la BAM aeronaval de Río Grande, puede sintetizarse así:

a) Ambos aviones SUE tuvieron ecos claros, en su radar de tiro, de un buque grande y uno chico.

b) Ambos engancharon, en su selector, al grande y dispararon simultáneamente su respectivo misil.

c) No fueron interceptados y regresaron con normalidad a su Base.

d) No confirmaron el impacto.

- Posteriormente, ante el anuncio de la BBC y ausen-

46

cia de ataques por parte de la FAA ese día en el archipiélago (ver meteorología), se asumió que uno de los dos misiles lanzados había impactado al HMS Sheffield.

4) Del punto de vista del EM Conjunto Argentino:

- Este organismo, portavoz oficial del Gobierno Argentino, informó ese día:

"Comunicado Nro. 23: El EMC comunica que habiendo sido atacado Puerto Argentino por medios aéreos a las 05:30 hs y en uso del derecho de legítima defensa, ordenó una incursión aérea sobre la Fuerza de Tareas Inglesa. Ubicada a 60 NM al SE de Malvinas. Dicha incursión se concretó a las 10:50 hs., por medio de una Fuerza Aeronaval que operó con cobertura de aviones de la FAA, con resultados que aún se desconocen".

5) Del punto de vista histórico de la FAA:

- Si bien al principio la FAA recibió entusiasmada la versión británica respecto al objetivo naval batido este día (el HMS Sheffield), a poco fue sospechando el sutil engaño británico y hoy -al redactar este libro histórico en forma oficial- por las razones y pruebas analizadas, concluye en lo siguiente:

a) El Carrier Battle Group -al mando del CAlte Woodward- repitió este día la misma maniobra del día anterior, con la diferencia que ahora navegaba en rumbos contrarios a la incursión anterior o sea NE a SW (~~Anexo PIV-II-7~~) y con dos ~~PAL~~ [Portaaviones] y sus respectivas escoltas, además, esta vez lanzó sus medios aeronavales sobre el archipiélago.

b) Los SUE de nuestra aviación naval dispararon sus dos misiles contra esta formación que navagaba, en mar 4, en posición 52 Gdos. 35'S / 57 Gdos. 33'W. [Picado]

c) Un ~~PAL~~ [Portaaviones] (HMS HERMES) habría recibido un impacto de Exocet, con daños. Fue auxiliado por las Fragatas HMS YARMOUTH y HMS ARROW y retirado hacia el Este, rumbo a Georgias.

d) El Exocet AM3 restante, afectado por contramedidas electrónicas, chaff y señuelos de infrarrojos de la HMS YARMOUTH, podría haberse dirigido hacia la HMS ARROW, la cual viró habilmente y esquivó la trayectoria del misil; el misil finalmente se pierde en el mar.

Dice el My. OLIVA G. H.

500. El 4 de mayo los portaviones estaban uno al ENE y el otro al ESE, a una distancia de entre 90 y 120 millas náuticas de

Puerto Argentino. En el continente se esperó este momento para lanzar el ataque. De acuerdo al relato del mismo My OLIVA: "luego del mismo, sin necesidad de confirmación, tuvimos la certeza del éxito de la misión porque cesó la actividad aérea (ecos) desde ese punto. Solo les quedaba un portaviones.
El 30 de mayo les sucedió lo mismo luego del ataque al "Invenci- ble", pero el caos fué más evidente". Se veía como reagrupaban a sus aviones Harrier, mandándolos en breves vuelos de una fragata a la otra, de acuerdo a como habían sido recuperados en el des- bande provocado por el ataque. Durante unos días prácticamente no hubo ataques ereos, pero luego se fueron recuperando.
También se estima que comenzaron a operar desde tierra, en la zona de la Bahía de San Carlos desde antes de la caida de Darwin (29 de mayo).

a) Finalmente la FAA está convencida de que el Gobierno británico, mediante un hábil y envidiable manejo de la información, usufructuó este eficientísimo ataque de nuestra Aviación naval para:

- Velar el ataque sufrido el 01-may ~~(párrafo 432, inc. 1)~~.

- Demostrar que Argentina reaccionaba por el hundi- miento de nuestro Crucero ARA Gral. Belgrano ocul- tando así la verdad histórica que es exactamente lo contrario: nuestro Crucéro fue hundido por reacción del Gobierno Británico a nuestro ataque al D 42 clase Sheffield el 01-may-82.

- Promocionar con sensacionalismo las virtudes del misil de la empresa Aeroespatiale -socia del Gobier- no británico- a un nivel de eficiencia y letalidad que no es tal. (En los años siguientes esta Empresa vendió muchos misiles de este tipo, a un precio 10 veces superior al originalmente cobrado a Argenti- na). Asimismo en la guerra del Golfo Persico - sucedida posteriormente- ambos bandos lanzaron mi- siles similares y nunca hundieron a un buque.

- Desalentar los ataques de la FAA con sus antiguas bombas de hierro, no guiadas y de caída libre; pero que tal vez eran ya, las armas más temibles para la Task Force.

<u>Los ataques de la Task Force</u>

501. Aprovechando el mal tiempo reinante ese día en el conti- nente ~~(ver meteo párrafo 483)~~ el Carrier Battle Group, en la forma ya explicada, se aproximó al archipiélago y operó, solo con sus medios aéreos, de la siguiente forma:

1) 08:00 hs. - Aproximó a BAM Malvinas (previamente atacada por Vulcan 05:33), a 2 Sea Harriers que solo se acercaron al AD sin entrar a distancia de tiro de nuestra Artillería

Antiaérea.(Posiblemente misión E y R para verificar daños del ataque del Vulcan).

2) 13:10 hs. - Ataque de 3 Harriers FRS, a BAM Cóndor, con los siguientes resultados:

3) 1 FRS (XZ-450) fué derribado antes de lanzamiento por la Ba 35 mm. Ea. Piloto fallecido (Lt N. TAYLOR).

4) 1 FRS (XZ-452) seriamente averiado (Pieza Nro. 5-20 mm FAA) viró antes de atacar y eyectó bombas sobre zona Darwin (no explotaron). Se alejó humeando. Se precipitó posteriormente al mar (38 km al SE) y el piloto fué rescatado.

5) 1 FRS tampoco efectuó el ataque y se alejó, desprendiéndose de las bombas sobre el campo próximo. Dice el diario de guerra del Gpo. 1 Art. AAe - Darwin:

> "DIA 04: -"Cerca del mediodía atacan tres (3) Harriers desde el Este, el primero es derribado por una ráfaga de 35 mm. de Ejército, cayendo a un costado de la pista. El avión lleva la matrícula XZ-450 y su piloto es Nick TAYLOR quién muere en la acción. El segundo avión es alcanzado por el fuego de la pieza Nro. 5 de 20 mm., se aleja humeando y larga sus bombas de 500 libras sobre la zona Darwin, que no explotan. El tercero, ante el fuego de 20 mm. , gira hacia el Sur largando su carga a un campo vacío.
> Este fué un día de festejo, pues se había rechazado por primera vez un ataque aéreo con saldo netamente favorable, no pudieron tirar sus bombas en los blancos y no hubo bajas propias."

La Operación Black Buck II

502. Esta misión se concretó a las 05:33 sobre muestra BAM Malvinas, sobrevolándola con rumbo NNE y lanzando 17 bombas con retardo (de hasta 02:00 hs.) que impactaron a 45 Gdes. de la cabecera 08, pero sin afectar la pista, aunque hiriendo levemente a dos conscriptos del EA.

503. Esta noche fué tranquila para los defensores de Puerto Argentino; la Task Force no atacó en horas nocturnas.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

504. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:40 horas para hacer un traslado de personal, aterrizando nuevamente a las 10:00 horas en Darwin. Tripulación:

Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C 1ero LOPEZ A. (M), C 1ero LOPEZ R. (OP) y C 1ero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "CON-DOR", armado igual que el anterior, ~~que~~ despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 09:00 horas, para una evacuación sanitaria y reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente en Darwin a las 16:20 horas.

  → TRIPULAC?

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "TORDO", ~~que~~ despegó de Darwin a las 15:20 horas para hacer un relevo de personal de la ROA, aterrizando nueva-mente allí a las 17:20 horas.

  → TRIP.

- Un (1) Helicóptero Chinook CH-47, matrícula H-93 realizó un vuelo de Exploración y Reconocimiento sobre el mar, en procura de localizar el núcleo de la flota enemiga. Ese vuelo despegó de Darwin a Puerto Argentino, y de allí se internó en el mar por el radial 105y a una distancia de entre 30 y 35 mnillas ascendió y efectuó un barrido de radar sin obtener ecos. El Helicóptero fué detectado por el enemigo, pues inmediatamente apareció una PAC en la zona, la que no logró localizarlo porque el mismo colocó durante quince (15 minutos un rumbo paralelo a la costa, para luego dirigirse a Puerto Argentino.

  → TRIP.

El Aviso Sobral

~~505~~. Lenta y dificultosamente el ~~glorioso~~ Aviso Sobral -con sus muertos a bordo- navegaba (en posición desconocida dado que no emitía mensajes) hacia nuestro continente. Su acción (busqueda y rescate de 2 tripulantes de Canberra eyectados) será eternamente reconocida por la F.A.A.

48

El día 05-May-82 (MIERCOLES)

La situación meteorológica

506. El día comenzó con ~~la formación de una onda frontal sobre GAL con~~ cielos quebrados, ~~con Cu y Sc sobre las Islas; esta~~ UNA onda frontal con un frente frío, se desplazaba hacia el Este, encontrándose a mitad de camino, entre el continente y las Islas ~~a las 06:00Z~~, compactándose la nubosidad sobre las mismas; a partir de medio día ~~las 12:00Z~~, cielo cubierto con probables precipitaciones, disminución de techo y visibilidad, ~~con pasaje del frente frío sobre MLV a las 15:00Z, aproximadamente.~~

507. ~~A las 18:00Z se observó el frente frío sobre la parte Este de las Islas que son afectadas con nubosidad de Cu y Sc, quebrándose hacia las 21:00Z, con vientos leves del sector oeste; SC con techo 250 m. y buena visibilidad.~~

Avistaje del Sobral

508. Desde las 08:14 (OF 2503) un F-27 (SIERRA) FAA (decolado de CRV) (tripulación) patrullaba nuestra plataforma atlántica en busqueda del Aviso Sobral. El avistaje por parte del SIERRA se produjo a las 09:45 a 30 NM al SSE de Pto. Deseado. Inmediatamente partió un Helicóptero ByS (H-212 - Piloto Ten. LUCERO) desde CRV que se aproximó al buque, rescató heridos ~~a un herido a quién trasladó al Hospital de Pto. Deseado~~. El F-27 continuó sobrevolando al Sobral, hasta que éste amarró en Pto. Deseado a las 15:25. Aterrizó en ADO por si era necesario algún traslado urgente, pero al ser internados los heridos en el hospital del lugar, se dirigió a su Base, CRV.

- Relato del Ten. Miguel Angel LUCERO: "El día 4 de mayo de 1982 nos encontrábamos de turno la siguiente tripulación: Ten. Miguel Angel LUCERO, Ten. Jorge BACHIDDU, C.1ro. Alejandro BUFFARINI y S.Aux. Horacio DEZETA; durante el transcurso de la mañana fuimos comunicados que el Buque "Alférez Sobral" que había sido atacado por fuerzas enemigas, en la cercanía de ~~las Islas Mal~~ Malvinas por dos helicópteros ~~(Sea King)~~, se encontraba navegando a la deriva mar adentro; ~~razón por la cual había que estar alerta para salir en cualquier momento~~.
A las 12 hs. ~~del mismo día~~ recibimos la orden de despegar con destino a Puerto Deseado para comenzar el rescate del mismo.
~~Después de dos horas de vuelo arribamos al citado lugar donde recibimos la búsqueda. Llegamos hasta el Cabo Tres Puntas y de allí~~. El clima era terrible, había una furte tormenta y las nubes demasiado bajas ~~que~~ hacían imposible la visibilidad.
El "Alférez Sobral" no aparecía por ningún lado. Se efectuaron maniobras hasta tres metros sobre el nivel del mar. Lo buscamos durante toda la tarde hasta aproximadamente las 19:00 hs., luego de haber

volado cuatro horas continuamente de búsqueda sin resultado positivo. Al día siguiente nos dirigimos hacia el sur nuevamente, donde nos cruzamos con varios buques de nuestra Armada y Prefectura y algunos pesqueros que realizaban la misma tarea.
Luego de dos horas aproximadamente ~~de búsqueda~~, observamos en el horizonte un pequeño punto. El mismo se fue convirtiendo poco en algo que navegaba a la deriva, llegando a constatar que se trataba del buque Alférez Sobral, del cual lanzaron dos bengalas ~~en el momento en que nos aproximábamos al mismo~~, pudiendo reconocer inmediatamente, el estado crítico en que se encontraba el buque y su tripulación. ~~Luego de verificar que se trataba del Sobral,~~ Comuniqué a las autoridades correspondientes su estado de material y personal y su posición geográfica para su inmediato auxilio. La más próxima embarcación tardaba varias horas en llegar a dicho punto, porque nos encontrábamos a más de 70 millas del continente.
Procedí a bajar el pararrescate ~~pidiendo qu me informaran el estado real de la máquina y sus ocupantes~~, comunicándome que se encontraban 8 muertos y 52 personas vivas, de las cuales 9 eran heridos graves. En cuanto a la parte material se encontraba destruído 1 sector de antenas que recibió el primero de los impactos, ~~siendo~~ El segundo ~~el que~~ destruyó el puente de comando, ocasionando ~~consecuentemente~~ su pérdida de control.
Si bien el rescate de las personas muertas no fue posible en ese momento, debido al estado en que se encontraban, pudo realizarse el de tres heridos graves que fueron trasladados a Puerto Deseado para su asistencia médica, uno de los cuales fue el C.1ro. Enrique HERNANDEZ (Prefectura). Más tarde el buque fue remolcado hasta el mismo lugar por el buque "Cabo San Antonio" donde fue asistido el resto de la tripulación.
Regresamos esa misma tarde a Comodoro Rivadavia dando por finalizada la tarea asignada.

Nuestros Helicópteros en el archipíelago

509. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:00 horas para hacer un traslado de personal, aterrizando nuevamente a las 09:40 horas en Darwin. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C 1ero LOPEZ A. (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP)

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "CONDOR", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 14:30 horas,

49

aterrizando nuevamente a las 15:00 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C 1ero LOPEZ A. (M), C 1ero LOPEZ R. (OP) y C 1ero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 16:00 horas para hacer una misión de exploración y reconocimiento, aterrizando en Puerto Argentino a las 16:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 17:00 horas para hacer una misón de exploración y reconocimiento y traslado de personal de la ROA, aterrizando en Darwin a las 18:00 horas.Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 18:30 horas para hacer un traslado de periodistas a Bahía Elefante para llevar el video casette del sepelio del piloto inglés muerto el día 4 de mayo (Nicolas TAYLOR). El mismo debía ser enviado en un B-200 de la ARA hacia el continente. El Helicóptero no llegó a destino debido a que se formó niebla y además se hizo de noche, debiendo pernoctar en Paso Tamar, aterrizando allí a las 19:15 horas ~~sin novedad~~. Como cena la tripulación compartió con los periodistas un pedazo de queso y una botella de ~~coca-cola~~ gaseosa de dos litros. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero QUIÑONES (OP).

La situación de la Task Force

510. Según la detección de nuestro COE, el grueso del Carrier Battle Group navegaba (con sus dos ~~PAL~~ Portaaviones y escoltas) en la zona E. SE, a 195 km de Pto. Argentino. Pero había destacado una Fragata y un Destructor (con 3 helicópteros EAW) en proximadades de la Isla Salvaje del Este (~~61 grados 05 minutos~~ - 51 grados 01 minutos S / 61 grados 05 minutos W) (~~observación de las 13:48~~) (~~Anexo PIV-II-8~~), seguramente como piquete radar. Además se recibieron noticias -sin confirmar- que el ~~Pal~~ Portaaviones Hermes, se encontraba averiado y con el ascensor de aviones trabado.

El apresto de la FAS

511. Pese al mal tiempo el Cdo. de la FAS había planificado, por si mejoraba ésta situación ~~meteorológica~~, varias salidas ~~predispuestas~~. La mayoría tendientes a atacar los objetivos navales detectados en las proximidades de las Islas Salvajes.

Ellas eran (~~Anexo PIV-II-9~~):

1) Desde BAM GAL:

a) OF 1164 (LENTE) 4 A4B para ataque a piquete radar en 52 Grados, 37 minutos, S / 61 Grados, 15 minutos, W; con REV y Cñ 3BRP.

b) OF 1165 (CANA) 4 A4B para idem # REV # idem,

2) Desde BAM SJU:

a) OF 1166 (TACA) 4 A4C idem # idem # idem

b) OF 1167 (AJI) 4 A4C idem # idem # idem

c) OF S/N (POLLO) 4 M5 objetivo a confirmar con Cñ y 2 BRP

d) OF S/N (CLAVO) idem # idem

3) Desde BAM GRA:

a) OF 1163 (TRIGO) 2 M5 para cobertura avión E y R Neptuno (ARA) en radial GRA 080 y 300 NM con 2 Shaffrir

b) OF S/N (PUA) 2 Lear Jet 35 DIVERSION GRA#MLV#GRA

4) Desde BAM GAL: en alistamiento,

a) 8 A4B (FIBRA/TRUENO) con Cñ 3BRP para reconocimiento ofensivo desde 50 Grados, 30 minutos, S / 63 Grados, 00 minutos, W; hasta 49 Gdos. 30'S / 60 Grados, 00 minutos, W.

512. Pero la meteorología no permitió que se ejecutaran éstas acciones en éste día. Solamente la misiion de DIVERSION (PUA número 1 Cap. MARTINEZ / 1er.Ten. RONCONI # Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / 1er.Ten. HERRERA (Dep GRA 14:10/15:35 GRA), se concretó.

1) Desde BAM SCZ:

a) OF 101 # GATO # 21A58 # E y R Dep SCZ 12:30 Arr SCZ 14:30

b) OF 102 # GAUCHO # 21A58 # E y R Dep SCZ 15:30 Arr 17:30

El Grupo de EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

513. 051315 el B 707 "Carbón" avistaje 1380 NM lateral MDP de dos cargueros y un fragata. Posteriormente (14:15) rectifica. Se trata de un petrolero, 1 fragata y un posible submarino en superficie.

El Dia 06 May 82 (JUEVES)

Apreciación sobre el enemigo

514. A esta altura de las operaciones y ante la aparente inactividad bélica del enemigo, nuestro Estado Mayor Conjunto apreciaba, con justeza:

> "El enemigo trata de recomponer el poder aéreo de su fuerza de ataque (en realidad 4 Harriers habían sido derribados por nuestra A Ae. y varios más seriamente averiados).
> La llegada de un mercante y un buque de asalto anfibio con tropas permite suponer la intención de ejecutar un asalto masivo, en el que se debe incluir la participación de los buques tipo SIR inicialmente.
> Reunión de medios de Ascención confirman capacidad de Gran Bretaña de operar ofensivamente entre 08/15 May sobre Malvinas".

515. El COMIL ordenaba ejecutar exploración aérea lejana sobre ruta aproximación Ascensión y también sobre proximidades de Georgias.

La situación meteorológica

516. Sigue una capa nubosa extensa asentada sobre la superficie que mantiene condiciones IFR en el TOAS. QAM ~~INO 18:00 330/12~~ 3 km ~~8/8t 300 1008. 5/4~~.

de vuelo por instrumentos (IFR) — Solo — con — de visibilidad y nubes bajas a 300 mts

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

517. El puente aéreo CRV-MLV se había interrumpido a partir del 1ro. de mayo por ~~las siguientes razones principales~~:

1) La actividad ofensiva enemiga en las proximidades de MLV con ataques aéreos y fuego naval al Aeropuerto e intercepciones aéreas por parte de la PAC británicas.

2) La situación meteorológica reinante desde dicha fecha.

Nota: En realidad existieron dos (2) puentes aéreos en esta Batalla, aunque de diferentes magnitudes, uno desde el continente a Malvinas y el otro entre Puerto Argentino y la BAM "Cóndor" en Darwin. Este último se realizó con helicópteros.

518. ~~Para~~ a esta altura de los acontecimientos los ~~heróicos~~ defensores del archipiélago urgían al CTOAS la satisfacción de sus necesidades operativas meldiante el puente aéreo. En especial:

1) Recuperación de heridos

2) Refuerzos críticos para la defensa

3) Apoyo moral

519. Por ello la F.A.A. debía esforzarse ahora en reiniciar sus vuelos de transporte aéreo al archipiélago -único medio de comunicación remanente- y hacerlo en las condiciones más críticas (con oposición ~~anti y contra~~ aérea enemiga, en un aeródromo discapacitado y con mal tiempo). Esta fue una tarea más que se agregó al EM de la FAS, bajo cuyo comando operacional (provenientes del CAT) se asignaron los Hércules C-130 que cumplirían estas misiones.

520. Así fue que, este día, la FAS previó el envió de 2 C-130 (TIGRE Y PATO) que decolarían desde CRV, escalonadamente arribarían a BAM MLV y en ése orden regresarían. Para su protección la FAS concibió:

1) Dos operaciones de diversión con aviones LR35A del Escuadrón Fénix.

   - OF 2020/1 -PARDO 1- 13:23 CRV ascenso a FL 300 hasta 54 grados S/61 grados W, descenso con R 070 grados a FL 50, luego R 180 grados 10 minutos, luego R 270 grados a 63 grados W y ascenso a FL 200 hasta 70 NM GRA descenso FL 60 y Arr 15:07 S/N. Cap. BUIRA / Cap. PANE.

   - OF 2020/2 -PARDO 2- 15:34 CRV ascenso a FL 250 hasta 52 grados 45 minutos S/ 61 grados 00 minutos W, descenso con R 090 grados a FL 50, luego R 000 grados durante 05 minutos, luego R 270 a posición 63 grados 00 minutos W, ascendiendo a FL 200 hasta 90 NM GRA, luego descenso FL 60 y Arr GRA 17:21. 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

   - OF 2020/3 -PARDO 3- 16:15 CRV, Arr. CRV 18:25 - Cap. ARQUES / Ten..CERCEDO.

2) Una operación de E y R con avión Neptune L 188 (RUSSO) de ARA que realizó búsqueda electrónica de buques en superficie sobre la ruta de los C-130.

<u>La ejecución</u>

521. El C-130 (TIGRE) TC-65 (Com. MARTINEZ - Vcom. VIANNA - Cap. VALLE - Cap. CERRUTI - S.P. RAZZINI - C.1ro. ORTIZ - S.Aux. NAZZARI - S.Aux. MARNONI) decoló de CRV 12:00 y navegó hasta lateral SCZ desde donde efectuó el cruce a MLV, aterrizando en BAM MLV a las 15:50, descargó abastecimientos (~~Anexo DIV-II-10~~), cargó 8 heridos y decoló de MLV a las 16:25 arribando ~~S/N~~ a CRV a las 18:35. El otro C-130 (PATO) TC-68 despegó a 17:40 de CRV (cuando ya volvía el TIGRE) pero le fué ordenado regresar por el Cdo. FAS debido a condiciones meteorológicas adversas.

<u>La exploración lejana</u>

51

- 060940 confirmó avistaje un petrolero, una fragata T 21, un submarino .

Los ecos falsos de MLV

- Incluir narración Vcom ARANDA (en Anexo fantasmas en MLV)

Los vuelos ~~Los Pucará~~ en el Archipiélago

522. Una de las preocupaciones del EM del TOM, era la sospecha de que el enemigo había desembarcado Grupos Comando ~~SAS/SBS~~ en la Isla de los Leones Marinos. Entre las operaciones aéreas que, normalmente en ROF, se realizaron este día, cabe destacarse:

- a partir 08:00; 4 helicópteros PUMA (BOBINA) de MLV

~~1 T 34 (ARTICO) de MLV (ARA)~~

2 IA 58 de DRW (PATRIA)

3 IA 58 de DRW (GAUCHO)

~~(Ampliar detalles - horarios, tripulación, objetivo, informe misión de los IA 58).~~

La planificación de combate de la FAS

523. Pero a medida que el tiempo transcurría y exprimiendo una y mil veces la reducida experiencia de guerra obtenida el 1ro. de mayo y, por que no decirlo, sintiéndose a cada instante con mayor capacidad de enfrentar al enemigo, la FAS ampliaba su esfuerzo potencial día a día. Esto lo demuestran los documentos de previsión (~~Anexo PIV-II-11~~) que elaboró en cada oportunidad. Solo necesitaba:

1) Mejor meteorología.

2) Precisa información de los objetivos navales a batir.

524. Así, las previsiones para este día (~~Anexo PIV-II-11~~) eran de 69 salidas, coordinadas con mayor precisión ya que serían controladas por un OCAT (Oficial Control Aéreo Táctico) en vuelo:

1) Para apoyo de fuego cercano (había indicios de helidesembarco británico en la Isla de los Leones Marinos) estaban previstas las siguientes salidas, en horarios a confirmar; con alistamiento a 5 minutos a partir 060815 may 82:

   a) OF 1166/7 (FIERRO/TUCAN) 8 M5 Cñ y 2 BRP 500 lbs desde SJU.

   b) OF 1168/9 (FIERA/TRUENO) 8 A4B cñ y 3 BRP con REV desde GAL.

2) Para ataque a objetivo naval #AON (Buque estimado en 51 Grados, 08 minutos, S / 62 Grados, 27 minutos, W):

a) OF 1170/2 (TEJO#BARON#CHANGO) 12 aviones (A4C/A4B/M5) atacando con intervalos de 2'entre escuadrillas a partir 16:45.

3) Para cobertura aérea y diversión:

a) OF 1173 (AGUILA) 2 M5 con 2 Shaffrir para sobrevuelo Pto. Argentino FL 300 en enlace CIC MLV

4) Para reconocimiento ofensivo y AON en probables buques 5/8 NM al Sur BAM MLV:

a) OF 1175 (PUMA) 4 M5 con Cñ 2 BRP con horario previsto sobre el OM 14:00/14:05 a confirmar antes puesta en marcha.

5) Para ejecutar una oleada de ataque masivo a buques (en caso de que el Carrier Battle Group entrara nuevamente dentro de nuestro radio de acción):

a) 2 Ellas (OF 1181/2) #COBRA/PITON compuestas por 5 M5 con 1 bomba lbs. y cañones que atacarían al objetivo naval ~~(a confirmar)~~ a la hora H.# operando desde la BAM GRA. 1000

b) 5 Ellas (OF 1183/7) TORO#GLOSTER#PALO#POKER#CORAL#, compuestas de 8 A4C con 1 bomba de 1000 lbs. c/u y cañones y 6 M5 con 2 bombas BRP y cañones c/u, atacando al ON a designar a la hora H+5'los A4C y H+10' los M5 operando todos desde la BAM SJU.

c) 4 Ellas (OF 1188/90) 8 A4B (TEJO#MORRO#MATE) con Cñ y 1 bomba 1000 lbs.c/u, atacando a la hora H+30'y operando desde BAM GAL.

d) 3 Ellas (OF 1191/3) (NENE#OSO#PUMA) con Cñ 1 bomba 1000 lbs. c/u atacando a la hora H+01:00.

~~525.~~ Pero el hecho de que el enemigo permaneciera fuera de nuestro alcance y de que continuara el mal tiempo, impidió la ejecución de lo planificado. De cualquier manera esta gimnasia del Comando, #en cuanto a sus tareas de información, inteligencia, control, planificación y comunicaciones# y de las unidades aéreas y logísticas dependientes, #que entraban y salían de estados de apréstos y alistamiento continuamente#, permitía a la FAS ir elevando su nivel de capacidad operativa y mantenía muy alta la moral de su ~~valioso~~ personal. Esto se demostraría #~~para asombro del mundo~~, varios días más adelante, cuando el enmigo #ya refor# zado y ~~presionado políticamente desde su metrópoli~~# tuviera que intentar el desembarco.

<u>Isla Ascensión</u>

52

~~526~~. Ese Dia arribaron a esta Isla, en vuelo directo desde el Reino Unido, 8 aviones Sea Harriers y 3 Harriers FRS 1, requeridos por la Task Force para recomponer su arma aérea en el Atlántico Sur. Tambien ese día zarpó desde Ascensión el buque Atlantic Conveyor con importantes refuerzos materiales.

Nuestros Helicópteros

~~527~~. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H085, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Paso Tamar con periodistas (entre ellos estaba Nicolás Kasanzew) a las 08:30 horas, aterrizando en Bahia Elefante y retornando luego a Darwin, en donde aterrizó a las 09:30 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MRATINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H083, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 09:30 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. ripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H083, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 12:30 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Darwin a las 14:30 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H085, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 13:00 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Puerto Argentino a las 15:10. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H083, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 15:00 horas, para hacer un traslado de personal y material, aterrizando en Darwin a las 17:40 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H083, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 16:00 horas, para hacer un traslado de personal,aterrizando en Darwin a las 17:40 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y C lero MONTALDO (A)

El Día 07-May-82 (VIERNES)

Los refuerzos de la Task Force

~~528.~~ El enemigo aumentó el flujo de aprovisionamiento a su flota en el Atlántico Sur. Los refuerzos no solo salían de Ascensión sino que tambien eran canalizados ~~en navegaciones paralelas,~~ por ~~a~~ las costas sudamericanas del Pacífico e ingresaron a través del Cabo de Hornos. Este día se detectaron, entre otros, parte de una fuerza anfibia y logística que a las 20:45 se encontraba en 35 grados 40 minutos S / 30 grados 30 minutos W con R 210 grados y 12 Kt de velocidad. Asimismo, se detectaron formaciones navales en proximidades de Islas de los Estados. También se comprobó que aviones C-130 de la RAF llegaban al sur de Chile por la ruta Islas Fidji, Isla de Pascua, ~~con la colaboración y apoyo del gobierno trasandino.~~

La actividad aérea Argentina

~~529.~~ La FAA, ~~con sus distintos comandos operativos y demás organismos de apoyo dependientes, tanto en nuestro continente como en el Archipiélago,~~ permanecía en la más tensa expectativa respecto al accionar del enemigo. Las apreciaciones de inteligencia ~~del más alto nivel~~ confirmaban la capacidad de la Task Force (veloz y profusamente reforzada) de iniciar un desembarco en fuerza, en cualquier momento sobre ~~nuestras Islas~~ Malvinas. Y la meteorología, en esos días, favorecía esa capacidad ~~inglesa,~~ negándo o dificultando grandemente las posibilidades aéreas de repeler el mismo.

~~530.~~ Por ello, la FAA ese día, intensificaba sus esfuerzos tendientes a conocer los movimientos británicos dentro y fuera del TOAS. El grueso de su atención se volcaba en las actividades de E y R que cumplía con sus B 707 (en alta mar) y los Lear Jet (del Escuadrón Fénix) en el litoral marítimo más cercano. Lo mismo sucedía en nuestra Armada que poseía aviones Electra y Neptune en patrullaje marítimo.. Respecto al E y R lejanos un B-707 cumplió este día un vuelo al Este (~~Matr. y trip.~~) de EPO hasta los 40 grados S 34 grados W -donde habían sido avistados buques los días anteriores- y desde allí a Georgias (50 NM antes) y regresó, sin obtener datos significativos.

Avistaje

~~531.~~ El día 6 de mayo a las 13:30 horas, despegó (EPO) un avión Foker F-27 (TC-43 Pil. Vcom. ANDELIQUE - CPil. My. SALAS) de la FAA, cumpliendo la tarea de exploración y reconocimiento aéreo para dar protección al Portaaviones que navegaba hacia Puerto Belgrano, escoltado por las Fragatas "Hercules y "Santísima Trinidad", aproximadamente 150 millas antes del destino mencionado, fué avistado 30 millas atrás del Portaaviones y casi a ras del agua un submarino cuyas características y dimensiones eran similares a las de los submarinos enemigos. Luego de trasmitida la novedad y al no ver despegar a los aviones de la ARA se consultó la causa, y la respuesta fué que tal submarino era

propio, a lo que se respondiò que ese submarino (el propio) ya habìa sido avistado a 20 millas de Puerto Belgrano y que navegaba sobre la superficie Arr. CRV 16:10.

~~532.~~ ~~Sin embargo~~ un aviòn Electra de ARA avistò visualmente, alrededor de las 15 hs, a 5 unidades navales de superficie a aproximadamente 80 NM al SE de la Isla de los Estados. La FAS, previamente, habìa realizado algunas operaciones de diversiòn sobre las proximidades de MLV; a saber (~~Anexo PIV-II-12~~):

1) OF 2034 (PUA) 1 LR35 desde CRV en vuelo ABA hasta 53 grados 12 minutos S / 60 grados 10 minutos W y regreso a GRA. Dep. 10:22 - Arr 12:15 - Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO.

2) OF 2035 (TORO) 1 LR35 desde SJU en vuelo -alto-bajo-alto hasta 53 grados 45 minutos S / 60 grados 10 minutos W y regreso a GRA. Dep. 10:09 - Arr 12:17 (My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO).

~~534.~~ Ademàs, vuelos de Exploraciòn cercanos (~~Zona R y Zona V~~) a efectos de confirmar el avistaje del Electra.

1) OF 2037 (LEON) 1 LR35 desde GRA - zona R-SJU. Dep. 14:47 - Arr. 17:00 - 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA.

2) OF 2038 (RUSO) 1 LR35 desde GRA - zona V-SJU. Dep. 14:47 Arr. 17:10 - My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO

~~535.~~ Pero el avistaje no fuè confirmado pese a haberse previsto el ataque a los mismos por aviones SUE (ARA) para lo cual la FAA puso en el aire (19:08), al SE de Cabo Vìrgenes (FL 200) bajo control del CIC GAL, un KC-130 (KIKO) a efectos de REV a los SUE. Ademàs 4 M-III permanecìan en alerta a 3 minutos en la BAM GAL bajo control de dicho CIC. Asimismo la FAS ordenò una nueva salida de diversiòn de 2 LR35 que se realizò -ya de noche- desde GRA (20:14) y se dirigiò a la zona de los presuntos buques (5400S 6630) regresando posteriormente a CRV (22:10) Cap. BUIRA / Cap. PANE / 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

Defensa en el Continente

~~536.~~ Esta informaciòn de los 5 buques, produjo ademàs una serie de medidas defensivas respecto al despliegue de la FAS en el continente.

- Se ordenò la dispersiòn y refugio de los aviones en las distintas Bases.

- Se alertò a la artillerìa antiaèrea.

- Se replegaron (nocturno) 3 M5 de GRA a CRV.

~~533.~~ Finalmente el KC 130 (KIKO) que se mantenìa en el Punto de reabastecimiento ordenado y que tambièn efectuaba exploraciòn electrònica sobre el mar, confirmò , a las 00:10 del dìa siguien-

te los siguientes ecos:

1) 50 grados, 25 minutos, S - 68 grados, 00 minutos, W.

2) 49 grados, 00 minutos, S - 66 grados, 30 minutos, W.

3) 48 grados, 40 minutos, S - 66 grados, 35 minutos, W. (dos ecos).

534. Pero los ecos se dirigían a NE, seguramente a la zona TRALA, donde permanecía el grueso de la Task Force.

El puente aèreo

535. Este día de sobresaltos finalizaba sin haber podido concretarse ninguna operaciòn ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaban los tres C-130 (TC-65-68 y 63) que, mientras tanto, habìan roto una vez màs el bloqueo inglès sobre Malvinas, llevando y trayendo -en puente aèreo- preciosa carga y demostrando nuevamente el alto grado profesional militar de los aviadores de transporte de la FAA.

- C-130 - TC 65 (TIGRE) Dep. CRV 10:40 Arr. MLV 13:45 Dep. 14:17 Arr. CRV 16:45 - Tripulaciòn My. DOMINGUEZ / Vcom. REGUEIRO / My. BAGNASCO/ S.P. (R) BILL / S.Aux. GODOY / C.P. CARDENAL / S.Aux. DE ROBLES. (Anexo detalle carga - 14.500 kg.)

- C-130 - TC 68 (PATO) Dep. CRV 09:30 Arr. MLV 12:15 Dep. 12:45 Arr. CRV 15:15 - Tripulaciòn: Vcom. DEMARCO / My. MACLAY / Vcom. SPERANZA / Cap. MARTEARENA / S.Aux. FARINA / C.P. RULLI / S.M. CASTILLO / S.Aux. CORTES (Anexo detalle carga - 14.500 kg.).

- C-130 - Comandante de aeronave: Vcom. Oscar DOMINGUEZ, 1er Piloto My. Enrique BERNARDI, Navegador: Cap Miguel Angel SISCO, Mecànico: S.Aux. LOZANO y OSEA: C.P. GONZALEZ, C. PAOLONI.

  "Relato del entonces Cap Miguel Angel SISCO (navegador de Hèrcules): "El dìa 7 de mayo de 1982, despegamos de la Base Aèrea Militar Rìo Gallegos en horas de la mañana (12:40, efectuando una navegaciòn tàctica a baja altura GAL-SCZ-Puerto Argentino, burlando los sistemas de radar del enemigo. Aterrizamos en Puerto Argentino con condiciones meteorològicas totalmente marginales y guiados desde tierra por personal de la BAM Malvinas (15:30), en virtud de que tenìamos dificultades para visualizar la pista. Luego de aterrizar, y mientras manteníamos los motores en marcha, tuvimos que abandonar el aviòn como consecuencia de una "Alerta Roja" porque se aproximaban dos (2) aviones Harrier. Finalizada la Alerta regresamos (16:05) a Comodoro Rivadavia, efectuando nuevamente una navegaciòn rasante para evitar ser

54

detectados por el enemigo, aterrizando en nuestro destino con la satisfacción de haber cumplido la misión ~~sin novedad~~. Arr. 18:35".

Nota: En uno de los vuelos de C-130 arribaron a Puerto Argentino artilleros antiaéreos con misiles SAM-7. El más antiguo del contingente era el 1er Ten UGARTE (EAM), acompañado por el Ten GARAY (MDP) y numerosos suboficiales.

Nuestros Helicópteros

~~536~~. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "ZEBRA", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:00 horas para hacer un vuelo de exploración y Reconocimiento visual, aterrizando a las 09:00 horas en Puerto Argentino. Tripulación: Ten LUDUEÑA (P), Ten PINTO (CP), S.A.MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 09:00 horas, para cumplir una misión de Exploración y Reconocimiento visual, aterrizando nuevamente a las 11:10 horas en Darwin. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P.CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", que despegó de Puerto Argentino a las 14:00 horas para cumplir una misión de traslado de personal, aterrizando en Darwin a las 16:20 horas.Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ (OP).

El QAM de Pto. Argentino

- ~~07:00 visibilidad 5 km, 8 Scu; Temp. 5 pto. rocío 4 Viento 33 Gdos. 05 KT.~~ A medida que avanzó el día, se produjo niebla y ~~8 St 150 m.~~ nubes bajas. Luego, a partir de las 16:00 hs. ~~aumentó el plafond hasta 350 m. (17 hs.)~~. ~~A partir de esta hora~~ comenzó a reducirse la visibilidad y los techos.

Las actividades en el TOM

- Arriba a BAM Cóndor procedente de BAM Calderon un IA-58 piloteado por el Cap. GRUNERT, para recabar instrucciones.

- Entre 11:00 y 12:00, el A-509 - Pil. Ten. CRUZADO, realiza ROF en Malvinas.

El Día 08-MAY-82 (SABADO)

Los movimientos de la Fuerza de Tareas (~~Task Force~~) BRITANICA

537. El grueso del Grupo de Batalla INGLES (~~Carrier Battle Group~~) maniobró en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a nuestro archipiélago y mantuvo adelantados al Norte de la Isla Soledad al Destructor Clase 42 HMS Coventry y la Fragata Clase 22 HMS Broadsword, como en días anteriores.

538. ~~Pero,~~ al comando argentino le seguían preocupando, los movimientos navales enemigos que se realizaban al SW de Malvinas, entre éstas e Islas de los Estados. Hubo indicios ciertos este día (16:00 hs) de la aproximación de un ~~PAL~~ PORTAAVIONES en ésta zona.

539. Asimismo, el otro portaviones, al E MLV (radial 090) y a más de 100 NM lanzó algunas PAC (a partir 08:35) a niveles altos (FL 100/300).

La meteorología

-En Malvinas-

540. Al amanecer había llovizna y baja visibilidad (400 mts). En la mañana nublado (~~6STC y AC~~). Al mediodía mejoró la visibilidad y el cielo estaba parcialmente nublado despejándose en la tarde. Al anochecer volvió la neblina.

~~-En el Continente-~~

~~541. (elaborar)~~

Las Actividades de la FAS

541. Con la situación del enemigo descripta y la planificación que su EM perfeccionaba y completaba desde hacía 3 días, la FAS esperaba su oportunidad. Este día tampoco le fué propicio; el enemigo permanecía alejado y solo incursionaba -dentro de nuestro radio de acción- en forma esporádica y en puntos distantes entre sí, la meteorología (~~como se vió~~) tampoco le permitía libertad de acción. Así la situación, la FAS ejecutó este día (~~Anexo-PIV-II-13:~~

1) 2 salidas de M5 (AGUILA) - Tripulación: Cap Amilcar CIMATTI y Cap Higinio ROBLES, con Cñ y Shaffrir desde BAM GRA - Dep. 11:45 - Tarea: volar sobre las Islas Malvinas bajo control radar, a efectos de obligar el despegue de las PACs enemigas, desgastándolas. - Versión: Tres (3) tanques de 1.300 litros cada uno. La navegación de ida se realizó sin novedad, arribando a las mismas con nivel 270 y sin contacto con el radar Malvinas en VHF. Tal situación obligó a que el radar trasmitiera a TWR Malvinas la posición de las PAC y esta les retrasmitía los datos requeridos. Se informó que una de ellas se dirigía hacia la sección, por lo que se comenzó a maniobrar para quedar a la cola de la misma, a

una distancia de 7 millas y con rumbo general oeste. El Jefe de Sección ordenó probar cañones a su numeral, el que le informó que se le había quedado conectado el empobrecedor de tiro y en consecuencia comenzó a perder altura por la falta de potencia. El guía se limitó a girar en círculos para no perder de vista al 2 y darle protección, ordenándole que eyecte el tanque ventral, el cual se encontraba ya vacío. A los 15000 pies de altura informó que se había restituido la potencia y comenzó nuevamente el ascenso, proa a Río Grande. A medida que pasaba el tiempo el guía iba comprobando que tenía problemas de trasvase de combustible, lo que le obligó a eyectar los tres (3) tanques externos y declarar su emergencia a la Torre de vuelo de la Base GRA, por tener mínimo combustible, a los efectos de alertar al Helicóptero de la Prefectura Naval para que despegara a su encuentro. Cuando faltaban 75 millas preguntó las condiciones meteorológicas, informándosele que el Aeródromo se encontraba con 8/8 de stratus a 50 metros, y además que el ILS se encontraba fuera de servicio; en ese instante se le prendió la luz de 600 litros (mínimo combustible) y a su vez el numeral notificó que tenía su central giroscópica fuera de servicio (sin datos de horizonte artificial), por lo que el Cap CIMATTI le ordenó formar en "ciega". Realizaron la penetración con VOR e hicieron contacto visual con el eje de pista, pero muy pasada la cabecera, por lo que tuvieron que dar motor y volver a final para el aterrizaje. ~~Sobrevolaron las Islas desde las 12:13, arribaron a la vertical de Pto. Argentino a las 12:29 a FL 270 y regresaron a GRA 13:34 Arr. Su objetivo era de diversión (Provocar despegues de PAC).~~

2) Simultáneamente el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a las Islas con los Lear Jet, teniendo asignado el mismo objetivo:

- OF S/N - 2 LR-35 -NACAR- Diversión. Tripulación (1) Cap. BUIRA / Cap. PANE, (2) 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA. Desp. CRV 10:15 a vertical Pto. Argentino y regreso a GRA - Arr. 13:25.

- OF 2034 - 2 LR-35 -PUA- Diversión. Tripulación (1) Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO, (2) Cap. JURI / Ten. CABALLERO. Desp. CRV 14:37 a vertical Pto. Argentino y regreso a CRV - Arr. 17:35.

- OF S/N - 2 LR-35 -NACAR- Exploración y Reconocimiento. Tripulación (1) Cap. BUIRA / Cap. PANE, (2) 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA. Desp. GRA 15:55 a zona "R" y regreso a GRA - Arr. 18:15.

~~542~~. Sin embargo no se observó reacción operativa del enemigo, por el momento.

<u>Otras acciones</u>

~~543.~~ Al filo de la medianoche (01:00) Malvinas informó que dos buques grandes (desde el radial 200 Gdos. a 12 Km.), efectuaron cañoneo naval sobre el Sector Plata (Radar FAA y alojamiento Moody Brook).

~~544.~~ El CAE recibió un Mje. de CFT 5050 (ARA) informando que el ARA SOMELLERA y ARA BAHIA PARAISO, se dirigían a USU, por lo que no habría estación B y R de superficie por 48 horas.

Ardid de la FAS

~~545.~~ ~~La FAS~~ Ante el cañoneo naval nocturno, LA FAS intentó un ardid operativo: lanzó desde CRV (OF 2045) 2 Lear Jet LR 35 (NACAR) Nro. 1 My. CARDOZO / Cap. GONZALEZ - Nro. 2 Cap. JURI / 1er.Ten. WILLIAMS/ Cap GLOGGER (observador aerofotográfico), rumbo a MLV. Despegaron 01:06 CRV y arribaron a las proximidades de la Isla Soledad a las 02:36, simulando ser aviones de combate, observaron los fogonazos y regresaron posteriormente a CRV. Aparentemente consiguieron su objetivo disuasivo pues a las 02:48 cesó el cañoneo naval y nuestro CIC detectó el despegue, ~~a la misma hora~~ de una PAC británica que se dirigió a Malvinas (lanzó una bengala amarilla y regresó al Portaaviones ~~PAL~~). Esta operación propia de diversión (~~ahora PICO~~) se repitió a las 06:00 Hs (día 09-may). desde Río Grande, OF 2047 Nro. 1 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA - Nro. 2 Cap. BUIRA / Cap. PANE, y sobrevoló MLV a las 07:15, ~~pero~~ fueron perseguidos por PAC (80 NM de MLV) y regresaron a GRA 07:30.

Otros Acontecimientos

~~546.~~ Se incorporaron al Grupo de Exploración y reconocimiento dos nuevos aviones TS 60 (Aero Star 600) con indicativos:

- En Ad. Santa Cruz - Platino.
- En Ad. Río Gallegos - Langosta.

En el Archipiélago

~~547.~~ Entre 09:30/10:30 - 2 IA-58 "ZORRO", de BAM Cóndor efectuaron ROF al Sur BAM MLV (A-502 1er.Ten. FASSANI - A-509 Ten. SASSONE). Arr. S/N.

Dos Cruces

~~548.~~ Nuevamente dos C-130 realizan un cruce riesgoso:

1) TC 65 "LANA" Trip. My. VELIZ / Cap. VILLEGAS / My. VALDECANTOS / C.P. SEGOVIA / C.P. CONTIGLIANI / S.A. TULIANI / S.Aux. PUIG. Dep. CRV 18:30 - Arr. MLV 2137 - Dep. MLV 2151 - Arr CRV 00:15. Carga 13.750 kgs. Pax 20.

2) TC 68 "PICO" Trip My. PALAZZI / Vcom. SANCHOTENA / S.Aux. ROMERO / C.P. TORRES / S.P. AREVALO / S.P. SANCHEZ. Dep. CRV 18:00 - Arr. MLV 20:50 - Dep MLV 21:10 - Arr. CRV 23:40. Carga 14.400 kgs. Pax 16.

56

El Día 09 MAY 82 (DOMINGO)

~~549.~~ Amanecía un día Domingo, de incógnitas respecto al accionar enemigo y sin variantes positivas en la meteorología; en las proximidades occidentales de nuestro archipiélago y cubriéndolo hasta su límite Este, existía una gruesa capa ~~de NS y ST bajos~~ nubes bajas, sin claros y con precipitaciones aisladas aunque intensas, que reducían la visibilidad con techos de 10/20 mts. sobre las olas.

En los aeródromos del Continente

~~550.~~ La situación meteorológica era similar a la descripta en el párrafo anterior, a ~~aeródromo~~ ~~IRR (ver párrafo 559~~).

La situación en la madrugada

~~551.~~ La información obtenida durante las últimas horas del día anterior (~~párrafo 548~~) y los sucesos nocturnos (cañoneo/PAC) inducían a apreciar al EM de la FAS, que este día la Task Force, se lanzaría sobre el archipiélago. Además se tuvieron noticias de un ataque nocturno de helicópteros a Darwin, y de avistajes (Radar MLV) (04:40 hs.) de ecos en el canal Fitz Roy (aparentemente lanchones de desembarco). Posteriormente (06:00) se detectaron dos ecos grandes en radial 170 Gdos. de MLV y a 15 NM de distancia.

Alerta de la FAS

~~552.~~ A las 02:35 el Cdo. de la FAS ordenó el alerta ~~a partir de las 07:30 a 30 minutos~~ de 12 aviones A4B de BAM GAL y 8 aviones A4C de BAM SJU, mientras pulía la planificación detallada de sus salidas ~~predispuestos~~. Había previsto también la operación de un OCAT en vuelo que dirigiría las operaciones aéreas sobrevolando ~~(HS 125 CHITRO~~) las inmediaciones occidentales de Malvinas y que tenía autoridad para modificar los objetivos (u horarios) de las misiones lanzadas desde el Cdo. FAS.

~~553.~~ A las 05:10 informó MLV que había un buque entre los radiales 080/090, otro entre 190/200 y muchas barcazas a unos 10/15 kms al sur de la costa a la altura de Pto. Fitz Roy. Se alertó entonces a un KC 130 a partir de las 06:30 y se planificó el punto de reabastecimiento aéreo (50 grados 00 minutos S / 65 grados 00 minutos W) para las Ellas alertadas.

~~554.~~ Se dió la orden de alerta para los M-III en CRV a 15 minutos a partir de 07:30. A las 05:55 MLV nuevamente informó que los ecos anteriores habían desaparecido pero confirmó 2 ecos seguros en radial 170 grados acercándose aparentemente para un nuevo cañoneo naval sobre Puerto Argentino.El Enemigo, sin dudas, estaba efectuando engaño electrónico sobre el radar Malvinas y además serias interferencias sobre el mismo, que por momentos cegaban ("~~empaste~~") sus pantallas.

La FAS tantea (~~Anexo DIV-II-14~~)

~~555.~~ A las 06:45 despegò de GRA la primera misiòn diurna de diversiòn (y exploraciòn) con aviones LR35 que tenían por objetivo hostigar (con su presencia y accionar electrònico) al enemigo y detectar su ubicaciòn y reacciòn. Era la misiòn 2047, dos (2) LR35 - PICO Nro. 1 Cap. BUIRA, Cap. PANE - PICO Nro. 2 1er.Ten. BIANCO, Ten. HERRERA - que desp. GRA 06:25 y se dirigiò al archipièlago hasta 80 NM de Pto. Argentino. En esta posiciòn el CIC MLV les ordenò regresar pues tenían en pantalla una Ella de Harrier que se dirigían a interceptarlos. Así lo hicieron; los Harriers los persiguieron por 30 NM y abandonaron. Los picos ascendieron a FL 400 y regresaron a GRA aterrizando 08:10.

~~581.~~ A las 10:06 Dep. SJU la misiòn -~~[illegible]~~-OF 2049 (2 LR 35 PEPE) Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO - Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDO, con el mismo objetivo con ruta GAL-MLV. A las 10:30 FL 350 hizo contacto con Radar MLV, en posiciòn 51 grados 30 minutos S / 58 grados 30 minutos W. En esta posiciòn el numeral 2 alertò sobre la presencia de una estela. Se abriò la formaciòn (iniciando un descenso) y observaron el pasaje de 2 misiles con una trayectoria casi horizontal. El CIC MLV no tenía en pantalla ningùn mòvil aèreo por lo que se estima fue un misil antiaèreo lanzado desde algùn buque (Coventry / Broadswoord). Descendieron bruscamente y regresaron a GAL donde arribaron ~~S/N~~, ~~ambos aviones~~, a las 12:57.

~~556.~~ Posteriormente, a las 11:45 ingresò al àrea MLV la misiòn OF 2044 indicativo: "LITRO 1". Tripulaciòn: Cap ARQUES/Ten CERCEDO. Indicativo "LITRO 2" Cap. MARTINEZ VILLADA/ Ten. CASADO / (Fot.) Ten. DOMINGUEZ. Había desp. CRV 10:10 hs. meteorología: Bajo mínimos (aeròdromo cerrado). Se realizò un despegue por instrumentos (sòlo se veía la línea central de la pista). Alcanzaron tope y le informaron al 2 para que despegue. Finalizado el mismo, el "LITRO 2" entrò en emergencia de tren de aterrizaje; todos los aeròdromos estaban cerrados, excepto Río Gallegos que estaba habilitado sòlo para vuelo por instrumentos. Le formaron para verificar la falla y luego èl 2 se dirigiò al aterrizaje. El 1 siguiò hacia Malvinas. Bloquearon la antena de Puerto argentino con nivel 400, bajo control de radar, poniendo luego rumbo 90 grados, alejàndose aproximadamente 30 millas, cuando de pronto el radar les ordenò regresar lo màs ràpido posible; iniciaron un viraje por derecha, cuando el operador les urgiò que aceleren el viraje, cerrando todo lo que les fuera posible. En ese momento el 1er Ten DOMINGUEZ que iba como observador, viò pasar un misil antiaèreo muy cerca de la punta del plano. Perdieron altura y regresaron rasante a Río Gallegos, puès Comodoro Rivadavia estaba todavía cerrado para toda operaciòn. Durante el viraje escarpado habían colocado màs de sesenta (60) grados de inclinaciòn y perdieron 4.000 pies. El aviòn regresò a SJU y aterrizò ~~S/N~~ a las 12:10.

~~557.~~ Los Fènix de GRA cumplirían una nueva misiòn (mismo objetivo) la 2050 (PUA) Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA, despegando 10:28 e ingresando a MLV (11:35) a FL 400 el Nro. 2 se vuelve por Tècnica, el Nro. 1

57

sigue a MLV y es perseguido por PAC la cual se acerca hasta 30 NM, regresando a GRA ~~[illegible]~~ a las 12:14 hs.

~~558.~~ Del análisis de estos vuelos el Cdo. de la FAS apreció:

1) Que existían buques misilísticos / piquete radar en:

a) Radial 330 Gdos. a 30/40 NM Pto. Argentino

b) Radial 215 Gdos. a 20 NM Pto. Argentino

2) Que la meteorològia en MLV (Pto. Argentino) mejoraba significatívamente; a las 12:45 se veía el sol y existía bruma sobre Pto. Argentino.

<u>La FAS intenta golpear</u>

~~559.~~ Sin embargo, el Cdo. FAS no sabía que esta mejoría se daba solo en las inmediaciones de Pto. Argentino; el resto del TO permanecía en realidad en condiciones bajo mínimo. Pero era tanto su celo que alrededor de las 12:00 decidió efectuar un ataque a estos objetivos navales detectados, aunque sin mayor precisión de blanco y así: (~~Anexo Mapa~~)

1) 12:48 decolò HS-125 -J5OB- OCAT (CHITRO) HS 125 - Ten. POGGI / Alf. MARIANI / S.P. ACOSTA - OCAT - Vcom. QUIROGA (~~Anexo~~) que controlaría la operación OF/2501.

2) 13:25 decolò de SJU (OF 1174) la Ella TRUENO, 4 A-4C con una bomba de 1000 lbs. cada uno (Cap., GARCIA / Ten. FARIAS / Ten. CASCO / Ten. ISAAC).

3) 13:43 decolò de SJU (OF 1175) la Ella PUMA 4 M5 CM y 2 BRP 500 lbs. (My. SAPOLSKY / 1er.Ten. SENN / Cap. DIAZ / Ten. CALLEJO).

4) 13:45 decolò de GRA (OF 2053) dos LR35 (PUA) diversión y apoyo navegación M5. (OF 1175) Arr. GRA 15:21 - Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

5) 14:35 decolò de SJU (OF 1177) la Ella CONDOR 3 A4C CM 1 x 1000 lbs (Cap. CAFFARATTI / 1er.Ten. VAZQUEZ / Ten. LUCERO).

6) 14:50 decolò de SJU (OF 1178) la Ella FORTIN, 2 A4C CM 1 x 1000 lbs (1er.Ten. URETA / Ten. PAREDI).

7) 15:10 decolò de SJU (OF 1176) la Ella JAGUAR 4 M5 y 2 BRP (Vcom. VILLAR / 1er.Ten. ROMAN / Cap. DIMEGLIO / Ten. AGUIRRE).

~~560.~~ Además desde las 11:25/55 estuvieron en el aire los dos KC 130 (reabastecedores) en espera de los A4C y en tareas secundarias de E y R (NATO y MARTE) hasta las 18:15 . NATO Arr. GAL y su tripulación estaba compuesta por: Comandante de Aeronave: My

BOLZI, 2do Piloto: Cap SAMPIETRO, Navegador: My Oreste VILA, 1er Mecànico: C.P. CAMINO, 2do Mecànico: C.P. Fraire, 1er OSEA: S. Aux. OVEJERO y 2do OSEA: S.Aux SALZANO. Arr. MARTE en CRV a las 18:30 horas.

~~561.~~ Pero el rèdito de este digno esfuerzo fue nulo, incluso desventajoso, pues:

1) La Ella TRUENO: (A4C) Tuvo problemas (1 y 4) en el trasvase de combustible. Por lo tanto reabastecieron el 2 y el 3 que continuaron su ruta al objetivo fijado. El 1 y 4 regresaron y Arr. SJU 15:08. En proximidades del archipièlago, la secciòn remanente formada por los numerales 2 y 3, volaba sobre la inmensa capa de nubes ~~de SC cuyo techo inferior no era superior a 10/20 mts. y con bancos de niebla.~~ Estos dos hèroes, ejemplo del exceso de celo en el cumplimiento de su misiòn (Nro. 3 Ten. CASCO - Nro. 2 Ten. FARIAS) iniciaron el descenso, en formaciòn cerrada, e hicieron contacto con las olas ~~del océano~~ solo a 10/15 mts. de altura (techo de las nubes) y siguieron su rumbo en esas condiciones, con lloviznas aisladas y bancos de nieblas que los obligaban a aferrarse mutuamente en busca de su presa, que no encontraban; preguntaron al OCAT (14:40 hs) mayores datos sobre la posiciòn del buque, no veìan las islas, no tenìan enlace (ni estaban en pantalla) con el radar MLV. El OCAT les informò que estimaba el objetivo se encontraba màs al Este. Y allì siguieron, rasante... hasta que se estrellaron en las estribaciones de las Islas Salvajes, no muy lejanas del lugar donde operaba su OM, el D-42 HMS "COVENTRY".

2) La Ella PUMA: (M5) - Tripulaciòn:My SAPOLSKI, 1er Ten SENN, Cap DIAZ y el 1er Ten CALLEJO. Blanco asignado: objetivo naval. Despegò de San Juliàn con condiciones meteorològicas adversas, lo cual le obligò a atravesar la capa de nubes apenas despegò y reunirse sobre tope en ruta. En Malvinas encontrò las mismas condiciones meteorològicas e iniciò el descenso entre nubes (los 4 avs. en formaciòn cerrada) y al no hacer contacto visual, lo suspendieron a los 800 ft (270 mts) sobre ~~QNH~~ MLV, la secciòn numeral perdiò de vista a la Secciòn guìa debido a la densidad de las nubes. Se mantuvieron en este nivel desgastante, tratando de hacer enlace en dos (2) oportunidades con el CIC Malvinas, sin lograrlo. Estimando 15 NM pasando Islas Salvajes, el Jefe de Escuadrilla decidiò regresar.
Al hacer enlace con el OCAT este les impone de la situaciòn y escuchan las comunicaciones de la Secciòn "TRUENO", a la que trataban de asignarle un nuevo OM. Tambièn escucharon la salida de la Escuadrilla "JAGUAR". En SJU la secciòn numeral realizò entrada por instrumentos en formaciòn cerrada, aterrizando primero el numeral y luego el guìa, mientras la Secciòn guìa esperaba para hacer idèntico procedimiento, Arribando a SJU 15:25.

3) La Ella CONDOR: (A4C) Tambièn esta Ella, a 40 NM de Cabo Belgrano y volando entre nubes a 500 ft, con lluvia torren-

58

cial y visibilidad cero; en formación ciega (3 aviones), su Jefe decidió regresar y lo comunicó al OCAT (15:26), Arribando a SJU a las 16:45.

4) La Ella JAGUAR: (M5) En las mismas condiciones meteorológicas, ésta que volaba a FL 240 sobre tope, hizo enlace con radar MLV pidiéndole estado meteorológico (debía atacar objetivo naval al SE de Pto. Argentino, junto a las Ellas Cóndor y Fortín) e instrucciones para el descenso. Pero el CIC fuertemente interferido y sufriendo aún los resultados del cañoneo naval matutino, no consiguió ubicar a esta escuadrilla en su pantalla por lo cual su jefe, estimando estar ya sobre el archipiélago (15:50), decidió no descender y regresar a su base, SJU, donde aterrizó a las 16:15.

5) La Ella FORTIN: (A4C): A esta Ella -mismas condiciones- ya sobre el archipiélago, le fué ordenado regresar por orden del Comando de la FAS, retransmitida por el OCAT. Aterrizó en SJU a las 17:00 hs.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

~~562~~ Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo ""CONDOR", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 08:10 horas para hacer un vuelo de exploración y Reconocimiento visual, aterrizando a las ~~10:00~~ horas en Darwin. Tripulación: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C·VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, ~~que~~ despegó de Darwin a las 15:00 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Puerto Argentino a las 15:50 horas. Tripulaciuón: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.lero LOPEZ (M) y C.lero LOPEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85 indicativo "TORDO", ~~que~~ despegó de Darwin a las 16:00 horas para cumplir una misón de traslado de personal y material, aterrizando en Darwin a las 17:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten VERGARA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado igual que los anteriores, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 16:20 horas, aterrizando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C. lero LOPEZ R. (OP).

Balance del día

~~563~~. Al finalizar este frustrante domingo en que la FAS no logró afectar la capacidad enemiga, aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el esfuerzo realizado era:

1) 7 salidas de diversión

2) 2 salidas KC 130

3) 1 salida OCAT HS 125 - 700 B

4) 8 salidas M5

5) 9 salidas A4C

----

27 salidas total (de las cuales había perdido por accidente: 2 A4C y sus respectivos pilotos).

OTROS SUCESOS

El Narwal

~~564~~. Cuando nuestro pesquero NARWAL se encontraba navegando en 52 grados 45 minutos S / 58 grados 02 minutos W, fue atacado por dos aviones Sea Harriers (Flt LT MORGAN y lt Cdr BATT) con bombas y cañones y luego, cuando parte de su tripulación había abandonado el buque, fue abordado por un helicóptero (Lt Cdr POLLOK del 846 Sgdn - HERMES) y capturado por personal de comandos ~~SBS~~. El Narwal se hundió el día siguiente mientras se lo remolcaba. Entre los prisioneros (25 en total), uno había fallecido y doce estaban heridos.
Veamos el relato de su maquinista el Sr. Feliciano MIÑO:

- "En el Mar del Plata subió un oficial de la Armada, creo que de inteligencia, nosotros no lo supimos hasta que comenzó el ataque, allí recién se identificó. Nosotros íbamos en apoyo de algún eventual salvamento, o simplemente, (estimo) para observar los desplazamientos bélicos en la zona, éramos un total de 24 hombres plenamente consustanciados en la tarea de hacer algo por nuestra tierra queríamos que nuestros hijos estuvieran al margen del yugo impuesto por los piratas ingleses. Todos sabíamos que nos jugabamos la vida en la empresa, lamentablemente se perdió una vida y muchos heridos. A nadie escapa que durante la guerra cayeron muchos de nuestros soldados, pero tambien hubo bajas entre la población civil, que de una manera u otra hacia lo suyo contra el enemigo. De los nuestros cayó Osmar Rupp, el contramaestre, que murió sin conocer su hijo, ya que su mujer tuvo familia cuando navegábamos. Llevaba un triciclo a bordo como regalo para el pequeño, y al momento de morir nos pidió que cuidáramos de su familia. Murió en la cubierta con la pierna izquierda destrozada por la metralla de los aviones".

"El oficial de marina se identificó como Juan Carlos

X Averiguar si es Rupp o Tupp (dorso)

GONZALEZ y gracias a èl pudimos salvar la vida. Esa mañana estàbamos navegando y si se podia pescàbamos algo, estàbamos cerca de la flota inglesa, escuchàbamos los cañonazos. Ese domingo 9 de mayo, eran aproximadamente las 09:00 hs. estaba lluvioso y frio, con mar 6 ò 7, medio agitado, y descansàbamos mientras navegàbamos pero siempre alertas, de pronto se sintiò un impacto en la popa, que atravezò varios compartimientos y en el camino hiriò gravemente a Osmar que se hallaba en el taller de electricidad".

"El Narwal era un buque de 350 tn. de 60 metros de eslora y 17 de manga, un barco chico, yo estaba en la cucheta cuando nos impactaron creo que fue un misil, enseguida comenzò el griterio, y despuès de un instante de zozobra lo vimos a Tupp gritando, con una pierna menos. El enfermero Gòmez hizo las primeras curaciones, pero era imposible de hacerle un torniquete para parar la hemorragia, dado que la pierna habia sido arrancada casi desde la ingle. Le dieron morfina para atenuar el sufrimiento y alguna bebida, pero debia de ser insoportable.

Estubo unos 40 minutos en cubierta, a pesar de que los aviones ingleses continuaban pasando y tirando. Nosotros no teniamos ningùn arma para defendernos, era tanto nuestro miedo que algunos nos metimos en la cocina y cubrimos nuestras cabezas con las ollas. Una cosa es contarla, y otra vivirla.

Yo me quedè sin aceite para la màquina, pero seguiamos igual, quedè a cargo de la màquina y parè el generador cuando comenzò a entrar el agua, estaba con Wens y era lo ùnico que se podia hacer. De mis compañeros del Narwal, recuerdo a Busseti, Carballo, Domìnguez, Esquivel, Fabiano, Lòpez, Lucaiolo, Ferrero, Fulgenzi, Garcia, Solca, Gòmez (Juan y Norberto), Merino, Reinoso, Rodriguez, zaragoza, Zelasco, los uruguayos Chandot y Jesùs Morales, y el paraguayo Wagatta. Tratàbamos de tapar los orificios màs grandes con lo que podiamos, era imposible achicar normalmente, las balas seguian atravesando el barco, pero flotàbamos".

"Ya se habia dado la orden de abandonar el barco, èramos un blanco fijo y los aviones no cesaban en su afàn de destrozarnos, aùn a sabiendas que no teniamos con què responderles, me acuerdo que me lancè a una balsa con otros compañeros y allì apareciò ese maldito aviòn, nos ametrallò impiadosamente, de milagro no nos matò a todos, pero la balsa (de caucho) se hundiò en segundos. Algunos trataban de desermar las puertas para usarlas como flotantes, habia peligro de tiburones ya que es una zona donde habitualmente se pueden encontrar. Eramos una docena de heridos, yo sufri el impacto de las esquirlas de la metralla en el ojo y la mano izquierda, a Zaragoza lo hirieron en la columna y aùn tiene la esquir-

la".
"Minutos más tarde aparecieron aviones y helicópteros Sea King. Pero ya no nos atacaron, los primeros aviones, luego del ataque inicial nos ordenaron por radio variar el rumbo, pero no les hicimos caso estábamos en aguas argentinas y nadie nos podia hacer cambiar el curso, después de varios ataques quedamos al garete, ya no podiamos hacer más nada. estábamos sin timón, sin radio y con peligro de hundirnos en cualquier momento ante un nuevo ataque".
~~NOS TRATARON BIEN; Después nos rescataron previamente,~~ ametrallaron un generador auxiliar que pusimos en cubierta para tener luz y atender a los heridos, ya no había nada que hacer. Los ingleses nos rescataron luego de estar unos 20 minutos en el agua, tratando de mantenernos a flote en medio del agua que estaba muy fria, con una llavia que nos calaba hasta los huesos. Yo fui el segundo que rescataron los helicópteros, yo vi que en un costado decia USA, yo tenia poca visión por las heridas, nos llevaron a un barco y posteriormente al Invencible.
Allí nos atendieron muy bien, la enfermería era de primera, allí estuvimos 4 compañeros, parecia otro mundo, nos dieron cigarrillos, buena comida y excelente atención médica, inclusive vimos algo de TV.
Los ingleses se asombraron cuando pedimos elementos para higienizarnos, cepillo de dientes y maquinitas de afeitar, igual pasó con el tema de los cubiertos, pensaban que éramos indios, después nos trataron con mayor deferencia. Diez días más tarde (luego que me operaran la mano izquierda), nos trasladaron al buque hospital UGANDA, y de allí a Montevideo, en el barco HECLA, de allí a Buenos Aires en el aviso Piloto Alsina el 3 de junio".

__Helicóptero derribado__

~~565.~~ Un Sea Dart del HMS COVENTRY derribó a un PUMA (HELO) de nuestro Ejército, al Norte de Puerto Argentino, que se dirigia en ByS del Narwal .

__Los Neptune (ARA) Fuera de Servicio__

~~566.~~ La FT 80 informó que sus aviones Neptune estaban fuera de servicio y por lo tanto no ejecutarían más operaciones E y R.

__Los Pucará de BAM CONDOR__

~~567.~~ Dos IA 58 (Cap. VILA / Ten. GIMENEZ) (A-502 y A-509) despegaron de BAM Cóndor en ROF (Reconocimiento Ofensivo) sobre Pto. Howard (horario 08:00 a 10:00 hs) y, a pesar del mal tiempo (50 mts. de techo y muy baja visibilidad) recorrieron la zona sin encontrar objetivos durante 0130 hs, regresando a su base ~~S/N.~~
Uno de estos IA-58 el A-502, aterrizó en Base Calderón con

60

inconvenientes en el aterrizaje (hundió rueda de nariz en el barro).

568. Este día BAM Cóndor recibió los misiles SAM 7 que reforzarían su defensa antiaérea.

Fuego naval sobre Puerto Argentino

569. A las 22:10 dos buques británicos efectuaron fuego naval sobre zona AD MLV. Efectuaron 4 salvas y se alejaron.

El Día 10-MAY-82 (LUNES)

La situación - ~~La apreciación~~

~~570.~~ El enemigo ~~naval~~ realizó el día 10-may-82 las siguientes actividades:

1) Sus refuerzos terrestres (anfibios), navales (especialmente aeronaval) y logísticos seguían arribando al TOAS ya sea desde la Isla Ascensión (los principales) o por la ruta del Pacífico - Cabo Hornos (especialmente combustible).

2) Cañoneo naval (reducido) al archipiélago. Entre 0230/0330 dos buques bombardearon posiciones en M. Brook sin consecuencias.

3) Grueso de la Task Force se mantenía en la zona TRALA, fuera del radio de acción propio, adelantando algunas fragatas esporádicamente dentro de la ZET (~~Anexo PIV-II-15~~).

~~571.~~ La meteorología seguía adversa a las operaciones aéreas.

~~QAM Día 10 Mayo~~:

- ~~0900 MLV 330/5 120 mts niebla 8.4/8 QNH 997.0~~

- ~~1500 MLV 030/18 100 mts. c/u Nbl 8/7 550.0~~

~~572.~~ La FAA, a través de su Comando Aéreo Estratégico (CAE), planificó y ejecutó misiones de exploración cercana y lejana, a cargo de su Grupo E y R. Tales fueron (~~Anexo~~):

1) F-27 -TITAN 1 - ZONA BRAVO - Dep.TRE 08:28 Arr.CRV 12:03. (DRIGATTI, Vcom. BENAVENTE, C.1ro. SIMON, HERGER) TC-73.

2) F-27 -BOLSA 2 - ZONA DELTA - Dep.CRV 08:34 Arr.CRV 11:30. (My. NUÑEZ, My. DIAZ, C.1ro. MUÑOZ, C. HEREDIA) T-44.

3) F-707 -CARBON- MONO 45 grados 12 minutos S / 29 grados 48 minutos W.

   - TEPE 42 grados 17 minutos S / 37 grados 28 minutos W Dep. Epo 06:50 10-may (Vcom. GENOLET, Cap. BUIRA, LUCION, OVIEDO, DIAZ).
     LIMA 41 grados 43 minutos S / 38 grados 38 minutos W Arr. Epo 10-may.
     RETO 40 grados 40 minutos S / 41 grados 00 minutos W.
     LATA 45 Gdos. 43'S / 38 Gdos. 37'W.
     BONO 42 Gdos. 42'S / 36 Gdos. 17'W.
     PIPA 40 Gdos. 00'S / 36 Gdos. 00'W.

4) C 500 - CASERO 4 - ZONA ALFA - Dep.EPO 0850 Arr.EPO 1320.

5) C 500 - CASERO 2 - ZONA ALFA - Dep.EPO 1351 Arr.EPO.

DATOS

61

~~573.~~ Para las 14:20 la información -COE- que poseía nuestro Comando respecto a la Task Force era ~~(Anexo PIV-II-I5)~~.

1) Invincible + 1 F 21 en 51 grados 00 minutos S 55 grados 30 minutos W.

2) 2 Fragatas o similar en 52 grados 00 minutos S 55 grados 00 minutos W.

3) 3 Fragatas o similar en 55 grados 30 minutos S 61 grados 00 minutos W.

4) 4 Fragatas o similar en 54 grados. 30 minutos S 56 grados 00 minutos W.

5) 5 Fragatas + 5 LCU en 50 grados 00 minutosS, 58 grados 00 minutos W.

6) Hermes 52 grados 00 minutos S, 52 grados 00 minutos W Rumbo 90 grados en marcha muy lenta remolcado y/o acompañado por 5/6 buques.

7) Un buque petrolero tipo PLUMLEAF en 32 grados 00 minutos S / 36 grados 00 minutos W

<u>Otros Sucesos</u>

<u>El ARA Isla de los Estados</u>

~~574.~~ Este buque que llevaba armamento, municiones y combus-tible a la guarnición DARWIN (desde Pto. Argentino) y se encon-traba en tareas de transporte entre Caleta KING (Isla Soledad) y Pto. HOWARD (Gran Malvina) al mando del T/N PAYAROLA, perdió contacto radial con MLV a las 22:30 hs. del 10-may-82. Fue hundi-do (según el Reino Unido) por fuego naval ~~(CR 4.5 segundos)~~ de HMS Alacrity que patrullaba el Estrecho en rastrillaje anti-minado. Aunque el buque FORREST informó que el buque hundido apreciaba haber sido atacado desde tierra por efectivos en proxi-midades de SHAG COVE (10 Km al Sur de HOWARD-Gran Malvina).

<u>Helicópteros de F.A.A.</u>

~~575.~~ Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "PATO, armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despe-gó de Darwin a las 09:50 horas para traslado de material y rea-bastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten BREA (CP), C 1ero PALA-CIOS (M) y QUIÑONES (OP)

<u>El Submarino ARA SALTA</u>

~~576.~~ El Cdo. del TOAS informó que el Submarino ARA SALTA entró en dique seco (MDP) por cuarta vez consecutivas por fallas técnicas.

Apreciación de la FAS

~~577~~. La FAS apreció al final de este día (10 may) que el dispositivo enemigo ~~(par. 579)~~ obedecía a un esquema netamente defensivo por parte de la Task Force, con sus ~~PAL~~ Portaaviones alejados y sus piquetes radar adelantados en tareas de alerta temprana. Con respecto al petrolero grande se estudió un ataque a llevar a cabo oportunamente con aviones MK62 y C-130. Poco a poco se fué confirmando el tránsito naval enemigo (de refuerzo) entre Islas Ascensión y el T.O. Ya el día 11 de mayo se poseía información confirmada sobre la posición ~~(Anexo —)~~ del Buque Hospital HMS UGANDA en 48 grados 35 minutos S, 48 grados 58 minutos W y probablemente el HMS ATLANTIC CONVEYOR en 39 grados 53 minutos S, 35 grados 44 minutos W. Nuevamente la FAA no encontró blancos dentro de su radio de acción excepto para sus MK 62 y transportes de largo alcance, a los cuales la FAS en enlace con el CAE volcaba ahora su interés para tareas de interdicción. Además, en la ZET continuaba el mal tiempo (techos bajos y escasa visibilidad).

~~578~~. Este día el Com. MENDIBERRY (~~A2~~ oficial de inteligencia del CATOM) escribía en su diario de guerra; ~~textual~~:

> "Indicios de desembarco en área de Puerto SAN CARLOS y ESTABLECIMIENTO SAN CARLOS. No se confirman".

62

El Dia 11-MAY-82 (MARTES)

Las actividades en el TOAS

~~579.~~ A las 05:25 dos unidades de superficie británicas ejecutaron cañoneo naval sobre Pto. Argentino.

~~580.~~ Posteriormente el CTOAS informò que el submarino ARA SAN LUIS que operaba en la zona de exclusiòn total, lanzò torpedo sobre linea de Destructores e informò falla por el sistema de guiado de los mismos. Asimismo el CTOAS informò que "por fallas sistema de armas" de dicho submarino "se ordenò su repliegue" a Puerto Belgrano. Lo mismo que el otro Submarino ARA SALTA.. Que fué a mar del Plata.-

Harriers sobre Darwin

~~581.~~ Por otro lado, a pesar de la mala meteorologia en la Isla Soledad (~~QAM 110700 may 02010 1,5 Km 8 St 200 8/6 niebla~~) a las 09:30 el radar de DARWIN detectò dos Harriers que se acercaban desde el SE. Nuestra A.Ae abriò fuego sobre los mismos, los cuales abortaron su ataque, lanzando sus bombas fuera del objetivo y se alejaron.

Nuestros vuelos de E y R

~~582.~~ El Grupo de Exploraciòn y Reconocimiento habia planificado para este dia (~~11-may-82~~), las siguientes salidas de exploraciòn lejana:

DATOS

- CASERO 3 - ZONA ALFA - Dep. EPO 110700 - Arr. EPO 111300 Tipo avion
- CASERO 5 - ZONA ALFA - Dep. EPO 111330 - Arr. EPO 111915
- TITAN - ZONA BRAVO - Dep. 110900 - Arr. EPO 111700
- CARBON - ZONA DETECCION - Dep. EPO 110530

~~583.~~ Ademàs, existian en apresto para tareas de Busqueda y Salvamento desplegados donde se indica, los siguientes medios de Busqueda y rescate permanentes:

- Centro CRV - 2 F-27
  - 1 TWIN OTTER
  - 1 B-212 (Helic.)
- Centro TRE - 1 H-500
- Centro SCZ - 1 H-500
- Centro SJU - 1 B-212 (Helic.)
  - 1 H-500

- Centro ADO - 2 S-61 (Helic.)
  - 3 MB

- Centro GAL - 1 B-212 (Helic.)
  - 2 S-500

- Centro GRA - 1 Puma (PNA) (Helic.)
  - SKYVAN (PNA)

- Centro MLV - 2 CH-47
  - 2 Bell 212 IFR

Intento de interdicción

~~584.~~ En base a la información obtenida de los vuelos E y R en desarrollo el Cdo. de la FAS en estrecho enlace con el CAE no descartaba la posibilidad de ubicar en el TOAS (dirigiéndose a la ZET) a algún blanco redititivo para la interdicción, por ello se planificaron operaciones de distinta índole que dtectaron algún tráfico marítimo, pero sin ubicar blancos aceptables (~~Anexo P IV a II-16~~).

Ataques de diversión con REV simulado

~~585.~~ También este día (~~11 may~~) la FAS ejecutó una operación de diversión (simulando REV) con 2 aviones LJ 35 A (CONDE) Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA y un KC 130 (ÑATO), Desp. GRA 07:50, Arr. GRA 10:35; con el objetivo de: (OF 2058) (~~Anexo PIV-II-17~~).

1) Hacer reaccionar al enemigo aeronaval (PAC)

2) Efectuar exploración y reconocimiento sobre el área LJ-35 A (LEON) 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA; que Desp. GRA 11:30, Arr. GRA 13:40.

3) El KC 130 permaneció a disposición de ARA (durante 3 hs) para una posible operación con SUE.

~~586.~~ El KC 130 (ÑATO) (Vcom. CANO, Vcom. TORIELLI, My. HRUBIK), Dep. GAL 07:06 y se dirigió a PCRA en 54 grados 45 minutos S / 64 grados 00 minutos W. Posteriormente (07:50) Dep. de GRA los CONDE y simulan REV -FL 300- con el ÑATO y posterior descenso para 55 grados 30 minutos S / 61 grados 00 minutos W (30 NM) en dicha posición viraron a Rumbo 270 grados hasta 65 grados 00 minutos W y luego a GRA donde arribaron a las 10:36. El KC orbitó y exploró (sin que se produjera la operación SUE) por lo que retornó a GAL, donde aterrizó a las 10:56 hs.

~~587.~~ Estas salidas no produjeron resultado alguno pues no despegó ninguna PAC en el TOAS ni se avistó ningún buque enemigo.

~~588.~~ Los SUE (VINCHA 10:38/10:48 y LITORAL 12:25) efectuaron vuelo local no produciéndose el encuentro con el KC probablemente por fallas de coordinación de ambos Comandos.

Nueva Bomba para los Halcones

~~589.~~ ~~Este día~~ el Cdo. FAS decidió equipar a los aviones A4 con la bomba MK 17 de 1000 lbs, que usaban los aviones Canberra MK 62 (a la que los pilotos apodaron la "Bombola"). Ya se habían realizado los estudios de factibilidad técnica y ahora se comprobaba su efectividad mediante un vuelo y lanzamiento que realizó el 1er.Ten. GAVAZZI ~~en el C-206 en GAL, entre las 13:15 y 14:00 hs.~~ El experimento funcionó y la FAS decidió su empleo para la primera oportunidad que se presentara (Que se dió al día siguiente).

Del Diario de Guerra del Comando del TOAS

~~590.~~ Dice el Diario de Guerra del CTOAS: (11-May-82)

- "Medidas adoptadas control Estrecho SAN CARLOS":
- "Exploración terrestre margen norte bahía Ruiz Puente".
- "Ocupación Punto Apoyo frente Establecimiento SAN CARLOS".
- "Exploración margen norte bahía FOX".
- "Establecimiento Punto Apoyo sobre costa frente isla Oeste".
- "Efectivos bahía HOWARD rastrillarán dos penínsulas que cierran acceso dicha bahía y establecerán puesto alarma".
- "Previsto operar con medios aéreos zona si condiciones meteorológicas lo permiten".

~~Vuelo local~~

~~591. El escuadrón Dagger basado en San Julián realizó vuelo local familiarizándose con la zona y los procedimientos de ingreso, realizando luego una reunión para estandarizar procedimientos.~~

El Día 12 May 82 (MIERCOLES)

La Situación

592. Se iniciaba un nuevo día y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas (aunque todo el TO continuaba dentro de una masa de aire cálido, estática, que producía techos mínimos con nieblas, lloviznas y brumas). El Cdo. de la FAS estaba listo para reaccionar apenas el enemigo aeronaval fuera detectado con precisión y oportunidad. Los vuelos de Exploración y Reconocimiento (lejanos y cercanos) estaban previstos con este fin, lo mismo que los ataques de diversión, los cuales, en forma intensa se ejecutaron al comienzo de este día.

El Escuadrón "Fenix"

593. El Escuadrón "Fenix", desde hora temprana, comenzó a ejecutar, con 10 (Diez) aviones LR 35-A, las siguientes operaciones. (~~Anexo PIV-II-18~~):

1) OF 2062 - 2 LR 35 - BAGRE - Dep. CRV 07:07 a 48 grados 45 minutos S, 61 grados 58 minutos W, con FL 300 ("A) posterior descenso a ~~FL 20~~ retorno a bajo nivel hasta 30 minutos y ascenso FL 200 a GRA. Arr. 09:45. Nro. 1 Cap. ARQUES / Alf. MIRANDA - Nro. 2 Cap. MARTINEZ / Cap. DESPIERRE.

6 Omts

2) OF 2063 - 2 LR 35 - CARDO - Nro. 1 Cap. GONZALEZ / 1er. Ten. RONCONI - Nro. 2 Cap. JURI / 1er. Ten. WILLIAM - Dep/ CRV 07:31 a 49 grados 00 minutos S, 67 grados 30 minutos W, con FL 300 hasta "B" (50 grados 18 minutos S / 62 grados 40 minutos W) posterior descenso a FL 20 y r retorno por 20 minutos con Rumbo 280 grados; luego ascenso y aterrizaron en CRV a las 09:50.

3) OF 2064 - 1 LR 35 - LEON - Vcom. DE LA COLINA / My. FALCONIER - Dep. CRV 07:09 con FL 300 a 51 grados 12 minutos S / 67 grados 12 minutosW, posterior "C" (51 grados 20 minutos S / 63 grados 00 minutos W), viraje descenso a FL 20 y aterrizaron en CRV a las 10:17 horas.

4) OF 2065 - 2 LR 35 - CONDE - Nro. 1 Cap. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO - Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA - SJU 07:45 a 52 grados 15 minutos S / 67 grados 40 minutos W con FL 300 posterior "D" (52 grados 14 minutos S / 62 grados 55 minutos W) descenso y retorno a FL 20 a SJU en donde aterrizaron a las 09:35 horas.

5) OF 2066 - 2 LR 35 - FUEGO - Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA - despegaron de GRA 07:56 a 55 grados 00 minutos S / 64 grados 50 minutos W con FL 150 hasta 54 grados 50 minutos S / 61 grados 10 minutos W y ascenso FL 300 a "E" (54 grados 40 minutos S / 60 grados 35 minutos W) luego descenso a FL 20 y regreso a GRA Arr. 09:43.

64

6) Un avión ARA Neptune despegó a las 08:00 de GRA en misión de Exploración y Reconocimiento hacia A (52 grados 25 minutos S / 58 grados 20 minutos W) luego a B (54 grados 35 minutos S / 58 grados 20 minutos W) posterior GRA.

7) 1 KC 130 ‡ DURO ‡ Dep. GAL 08:15 ascenso a FL 160 luego en 53 grados 00 minutos S / 64 grados 30 minutos W desciende y permanece a FL 80 hasta 10:45 hs. que regresa a GAL.(Tripu‡ lación en párrafo 175).

~~594.~~ Todas estas salidas no produjeron el efecto deseado, ya que no se detectó reacción contra aérea del enemigo. Por lo tanto se decidió repetir la operación pero ahora penetrando más profun‡ damente en el TOAS y así, cuando ya se estaban concluyendo las salidas de combate ~~(párr. 168)~~, los Lear Jet del Escdn. Fénix cumplían la nueva oleada. (~~Anexo PIV‡II‡19)~~:

1) OF 2070 ‡ 1 HS 125.700 B RAYO Despegó de CRV ‡ 12:09 a 52 grados 00 minutos S/63 grados 00 minutos W OCAT / E y R ELLAS LUNA ‡ FORTIN ‡ FIERRO ‡ ORO KC 130 DURO OM 130 NM Desc hasta PI AOT de ELLAS (W. Isla SOLEDAD) Ten. POGGI ‡ Vcom. TORRES ‡ S.P. ACOSTA ‡ Vcom. MEDINA.

2) OF 2071 ‡ 2 LR 35 ‡ BAGRE ‡ Despegaron de CRV 14:45 a 61 grados 00 minutos S / 49 grados 30 minutos W con FL 380 posterior descenso a FL 20 regreso CRV con FL 300 Arr. 16:45 Nro. 1 Cap. MARTINEZ / Cap. DESPIERRE ‡ Nro. 2 1er. Ten. WILLIAMS / Cap. JURI. Esta salida y las dos siguientes provocan despegues de PAC que se dirigen a interceptarlos, acercándose hasta 17 NM.

3) OF 2072 ‡ 2 LR 35 ‡ CARDO ‡ Despegaron de CRV 14:06 a 50 grados 30 minutos S / 16 grados 40 minutos W con FL 300 posterior descenso a FL 20 y regreso a CRV 16:39 Nro. 1 Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI ‡ Nro. 2 Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO.

4) OF 2073 ‡ 1 LR 35 ‡ LEON ‡ Despegó de GRA 14:01 a 52 grados 14 minutos S / 62 grados 55 minutos W con FL 300 posterior descenso a FL 20 y regreso a CRV 17:23 Cap. BUIRA ‡ Ten. HERRERA.

<u>Las Operaciones de Combate</u>

~~‡La Información‡~~

~~595.~~ A partir de las 06:00 el Cdo. de la FAS comenzó a recibir (de MLV‡CIC) importante información respecto a 2/3 buques que navegaban en el Este a 17/20 NM, en dirección N/S en los siguientes radiales/horas/distancias:

‡ 05:48 ‡ radial 068 ‡ distancia 21 NM

‡ 06:48 ‡ " 108 ‡ " 21 NM

- 07:30 -	"	134/143 -	"	17 NM
- 08:05 -	"	158/169 -	"	17 NM
- 08:30 -	"	172 -	"	9 NM (uno se retiró)
- 10:00 -	"	202 -	"	14 NM
- 11:00 -	"	110/120 -	"	30 NM (7 buques avis-tados por heli-cóptero del Ejército).

- A las 11:42 MLV informó que había comenzado el cañoneo naval al Este de Pto. Argentino.

~~La~~ Ejecución ~~(Anexo PIV-II-20)~~

~~596.~~ Mientras procesaba la información anterior y la que provenía de las misiones de Diversión y de Exploración y Recono-cimiento, la FAS, al tiempo que esperaba mejor meteorología en MLV, planificaba su respuesta operativa. Esta consistía en un ataque con 8 A-4B (dos Ellas) de GAL y 6 M-5 (dos Ellas de 3 aviones c/u) de GRA todos con una bomba MK 17 (de 1000 lbs - 500 kgs) y 25/30 segundos de retardo. Estas Ellas deberían atacar (a los ON detectados) con un intervalo de 5 minutos entre ellas. Además serían apoyadas por dos reabastecedores KC 130 (DURO) (TC 70 y TC 68) que reabastecerían, volando en formación, a los 8 A-4B simultáneamente. Toda la operación dirigida por un OCAT en vuelo (RAYO)(Vcom. TORRES), HS-125-700 B.La BAM GRA que debería cumplimentar las OF 1178/9 con 2 Ellas de 3 avs. c/u interpretó erroneamente dichas órdenes y sólo alistó 2 secciones de 2 a-viones c/u. De éstos 4 aviones, al momento de la puesta en marcha fallaron tres, por lo cual el Jefe de Base suspendió la salida del restante. Fue así que los M-5 no participaron en esta opera-ción.

~~597.~~ La ejecutaron solamente las dos Ellas de A-4B (CUÑA y ORO), dos reabastecedores y el OCAT, de la siguiente manera. ~~(Anexo OCAT - PIV-II-21)~~:

1) Ella CUÑA - OF 1177 - 1er.Ten. BUSTOS (C-246); Ten. IBARLU-CEA (C-208); 1er.Ten. NIVOLI (C-206) y Alf. VAZQUEZ (C-242) - Dep. GAL 12:20 y reabastecimiento en 51 grados 50 minutos S / 65 grados 00 minutos W - ~~Sin novedad~~. Se dirigieron en descenso al Punto 1 (Sur Gran Malvina). En éste Punto -rasante- colocaron Rumbo 62 grados con escalonado táctico a la derecha y así llegaron a Fitz Roy, donde el OCAT les ordenó poner rumbo 182 grados y volar así 12 NM. Localizan-do los objetivos: 1 Fragata Clase 21 (HMS BRILLIANT) y 1 Destructor Clase 42 (HMS GLASGOW). Había bancos de niebla y en los parabrisas de todos los aviones una película de sal ~~(producida por el vuelo rasante sobre las olas)~~ impedía ver al frente, solo las lunetas oblícuas laterales permitían esta visual. Al iniciar el ataque desde el Este (sobre los

65

buques que navegaban a máxima velocidad distanciados 200/300 mts) con un ángulo de 30 grados comenzaron a recibir fuego antiaéreo de la Fragata Clase 21 (Brilliant). Los A-4B iban distanciados 500 mts. (cuando lo previsto eran 300 mts). Antes de que atacaran un Sea Wolf (de la Brilliant) impactó en el avión del 1er.Ten. NIVOLI, otro alcanzó al Ten. IBARLUCEA cuando ya habia lanzado su bomba; mientras que el 1er.Ten. BUSTOS, ya en escape y luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil y trató de esquivarlo pero al ir rasante tocó el agua y se desintegró. Sólo quedaba el Alférez VAZQUEZ, que lanzó su nueva bomba (de 1000 lbs), sobrepasó ~~razante~~ el buque y al dascender aún más para escapar de los misiles que lo perseguían casi rozó las olas. Pero logró serenarse, dió motor a pleno y colocó rumbo 270 grados hasta que observó en su liquidómetro 4100 lbs; entonces comenzó su ascenso para dirigirse a casa. Pero su parabrisas seguía empañado; en recta final no veía la pista, para finalmente aterrizar en GAL a las 15:20, en donde se salió de la pista por la falta de visibilidad, sin consecuencias para el piloto y el avión. Volvía solo, sus gloriosos compañeros habían quedado para siempre en las aguas que bañan nuestro archipiélago. Tal vez cometieron un error en su dirección de ataque, con mar a sus espaldas.(al tener espaldas limpias -superficie de mar y sin ~~no~~ costa- permitía mayor eficacia de orientación al misil Sea Wolf).

2) Ella ORO: Of 1180 - Cap. ZELAYA (C-225); Ten. ARRARAS (C-244); Ten. GAVAZZI (C-248) y Alf. DELLEPIANE (C-239) - Dep. GAL 12:30 y se dirigieron al REV en misma posición, reabastecieron y comenzaron su aproximación a MLV en vuelo razante. Dado que iban cumpliendo la operación con 3 minutos de retraso, debido a que el Omega del Guía estaba F/S, llegaron -apurando- al Punto 1 (mismo que la Ella anterior) eran las 13:54 con 2 minutos de retraso; desde allí se internaron en las Islas, cruzaron el Estrecho, pasaron lateral Darwin -estaban algo desplazados hacia el Norte-. La visibilidad no era buena y los parabrisas con sal. Iniciaron la corrida final de tiro desde la costa hacia el mar - ya viendo los buques (de reojo divisaron Pto. Argentino) dirigiéndose con una separación de 100/200 mts y a 40 grados respecto al eje longitudinal de los ON, el 1 - 2 y 3 hacia la HMS GLASGOW y el Nro. 4 a la BRILLIANT. La puntería, en vuelo rasante la efectuaron sin uso de la mira (~~parabrisas empañado por sal~~) recibiendo el fuego de las armas de tubo (no vieron Sea Wolf esta vez). Los cuatro aviones lanzaron sus bombas con el siguiente resultado:

- Nro. 1 Cap. ZELAYA: muy a popa, largo

- Nro. 2 Ten. ARRARAS: corto

- Nro. 3 1er.Ten. GAVAZZI: Impactó. Su bomba entra en la Glasgow -linea de flotación- recorrió su interior ferozmente, aplastó un botellón de aire comprimido

South atlantic war (SAW)

sin fracturarlo, desintegró un tanque de combustible sin provocar incendio, y salió por la otra banda del buque, limpiamente, detonando ya en el mar (del libro SAW ~~Anexo~~). GA VAZZI gritó por su VHF: le pegué, le pegué...!Viva la Patria!.

Nro. 4 Alf. DELLEPIANE: Sobre la Brilliant. Corto. La bomba rebotó en el mar y barrió la cubierta de la fragata cayendo al otro lado sin explotar. La Brilliant sufrió daños menores.

El Destructor Clase 42 GLASGOW, a raíz de este ataque debió ser retirado del TOAS durante todo el conflicto para reparaciones, pues el agujero provocado en su línea de flotación de alrededor de 1 mt. de diámetro hacía agua cada vez que el buque rolaba. Luego del ataque quedaron separados por secciones, el Cap. ZELAYA y el Ten. ARRARAS adelante, el 1er.Ten. GAVAZZI y el Alf. DELLEPIANE atrás, sin tenerse a la vista. La sección de GAVAZZI, pasó muy cerca de Darwin, que estaba en alerta roja y fué derribado por un proyectil de 35 mm. propio de la Ba 3/B/601, que no estaba conectada al sistema VYCA de MLV (por distancia, mal equipamiento e inexperiencia funcional). Murió allí el 1er.Ten. GAVAZZI pues no alcanzó a eyectarse debido a su escasa altura y máxima velocidad, ~~(eran aproximadamente las 14:30 hs.)~~ Un halcón héroe y victorioso que anuló efectivamente con su impacto a un *destructor* D42 (HMS GLASGOW) el tercero en quedar anulado para el resto del conflicto ~~y asombro del mundo~~. Este día el CAlte Woodward a raíz de éste ataque, tomó la decisión de no acercar más sus buques de batalla a ~~nuestras Islas~~ Malvinas en horas diurnas.

Destructor

Los pilotos restantes (1, 2 y 4) regresaron a su base con mínimo combustible (el Nro. 4 llegó con sólo 40 lbs.) ~~y con sus parabrisas empañados con sal~~. Aterrizaron a las 15:50 en ~~su BAM~~ GAL.

El relato inglés (Libro FAW de RN) dice:

Falkland Air War de la Royal Navy

"Por lo tanto, a media tarde, los cuatro Skyhawks emanaron la corrida sobre los dos buques. A causa de un mal entendimiento entre la Escuadrilla, Zelaya, Gavazzi y Dellepiane se fueron sobre "Glasgow" dejando solo a Arraras para atacar la "Brillant". Afortunadamente la suerte estaba del laldo de ellos esa tarde, porque el sistema "Sea Wolf" de la "Brillant" falló en el peor momento para los británicos dejándolos sin su cobertura misilistica antiaérea. Aunque ambos navios tiraron con fuego de tubo intensamente, no causaron deños a los Skyhawks, los cuales pudieron bombardear con cierta comodidad. La Brillant vió como las bombas (de Arraras) rebotaban cortas en el mar, (250 kgs) pasaban sobre el buque y caían del otro lado sin explotar. La "Glasgow" fue menos afortunada, Gavazzi vió como una de sus bombas

66

impactó en medio del buque, cerca de la linea de flotación y mientras escapaba en alejamiento vió la explosión. En afecto su bomba había pasado a traves del buque y salió del otro lado antes de detonar. Aunque la bomba paso a traves del cuarto de máquinas no había dañado estructuras o equipos criticos, pero sí los agujeros eran grandes y proximos a la línea de flotación. A pesar de rapidos e ingeniosas reparaciones, la Glasgow había sido dañada seriamente en un porcentaje inaceptable y aunque pasó todavía unos días mas en operaciones con la Task Force, fue enviada a Inglaterra en la primera oportunidad".

La Persecución

~~598.~~ Mientras se realizaba la anterior operación ~~-y como consecuencia de la falla operativa de la BAM GRA-~~ (~~Párr. 600~~) el Comando de la FAS planificó una nueva operación AON, con las unidades que permanecían en apresto, para ello seleccionó; de la BAM SJU:

- 6 M-5 con 2 BRP
- 8 A-4C con 1 MK 17 (1000 lbs)

y ordenó a los 2 KC 130 (DURO) que permanecían en circuito de espera SJU, se dirigieran al nuevo PCRA en 50 Gdos. 30'S / 64 Gdos. 30'W, pero se comprobó que los buques se alejaban presurosos (25 Kts) hacia el NE (070 Gdos.) y no se emitió la orden ejecutiva, ordenándose en cambio el regreso de los KC 130 (Arr. GAL15:37, CRV 15:52 y del HS-125-700 B OCAT (Arr. CRV 16:00)

La Respuesta Enemiga

~~599.~~ A las 17:30 un avión Harrier lanzó dos bombas, mediante "toss bombing" lanzamiento sobre el hombro - LABS (procedimiento que se comenzó a usar a partir del día 4 de mayo), sobre Ad MLV, sin mayor precisión, no produciendo daños.

Saldo del Ataque

- Avs. ordenados........14........100 %
- Avs. decolados........ 8........ 57 %

de éstos:

- atacan................ 8........100 %
- regresan.............. 4........ 50 %
- No salen por Tec...... 3........ 21,5 %
- No salen por orden.... 1........ 7 %

~~A Alistados (Error)....2.......14 8~~

Daños Causados

~~600~~. Un destructor tipo 42 (HMS GLASGOW) seriamente averiado y retirado del TOAS. Y una fragata (HMS BRILLANT) levemente averiada.

Los Hércules

~~601~~. Las tripulaciones de los KC 130-DURO- (reabastecedores) que operaron en la FAS, este día ~~(párr. 169)~~. eran:

- TC 70 Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, My. TORIELLI, S.M. GILIBERTO, S.M. AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLI-NA, S.P. CARAVACA.

- TC 69 Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO.

Nuestros Helicópteros Malvinenses

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HAL-CON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 08:00 horas, aterrizando nuevamente allí a las 10:00 ho-ras. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. 1ero LOPEZ R. (OP) y C 1ero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "GATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 13:00 horas, para realizar traslado de personal y mate-rial, aterrizando nuevamente allí a las 14:45 horas. Tripulantes: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP), C.1ero PALACIOS (M) y C. 1ero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HAL-CON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 14:20 horas, para realizar traslado de personal, aterri-zando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripulan-tes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C.1ero LOPEZ R. (OP) y C.1ero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 15:30 horas, para realizar traslado de personal, aterri-zando en Darwin a las 16:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.1ero PALACIOS (M) y C. 1ero QUIÑONES (OP).
  Se efectuó la busqueda del A-4B "Skyhawk", matrícula

C-248, derribado por la AAE propia en Darwin, fué encontrado muy próximo a la Base. El Piloto fallecido era el 1er Ten Fausto GAVAZZI.

Otros acontecimientos

602. El Cdo. TOAS informó que comenzaban a operar desde GRA aviones navales A4Q, que hasta entonces pertenecían al Grupo Aéreo de nuestro portaviones ARA 25 de Mayo.

603. En otro orden, por informes e inteligencia del TOM, aumentaron los indicios de pequeños desembarcos y movimientos de comando británicos en la Costa Norte de la Isla Gran Malvina y su litoral N sobre el Estrecho de San Carlos.

El Día 13-May-82 (JUEVES)

La Meteorología

~~604.~~ Nuevamente la meteorología se presentaba desfavorable para la operación aérea en el TOM y sus adyacencias; en Malvinas ~~(BAM)~~ durante la mañana y hasta las 14:00 hs. había neblina con visibilidad 1000/2000 mts. y nublado ~~a parcial con St bajos (150 mts)~~ Viento calmo. Luego de una leve mejoría (14/17 hs.) volvieron a reducirse las condiciones.

El enemigo

~~605.~~ El enemigo permanecía casi estático en las posiciones. ~~detalladas en el (Anexo PIV-II-22)~~. El día anterior había zarpado desde Southampton el paquebote Queen Elizabeth, con 3000 hombres de la Brig. 5 (Inf. de Ejército) que estaría al mando del Gen. TONY WILSON. Nuestros vuelos de E y R se sucedían en el ámbito lejano ~~(Anexo PIV-II-23)~~ y litoral y además nuestro COE aumentaba su receptabilidad y funcionalidad electrónica (satelitaria e infrarroja de reflexión tropósferica) descubriendo ya, con precisión, la ubicación y movimientos de los distintos buques -de todo tipo y nacionalidad- que se encontraban en el TOAS y aún, de los que se acercaban por el Pacífico.

~~606.~~ Pero el Grupo De Batalla (Inglés ~~Carrier Battle Group~~) no se acercaba ~~a nuestro archipiélago;~~ mantenía sus buques fuera de nuestro radio de acción.

Acciones de diversión de la FAS

~~607.~~ La FAS, sólo podía entonces "torear" al enemigo y para ello usó su fiel y efectivo Escdn Fénix, así salieron este día las siguientes misiones de diversión: ~~(Anexo PIV-II-24)~~.

1) OF 2078 - 2 LR 35 - BAGRE -Dep. CRV 0839 a 50 grados 00 minutos / 66 grados 00 minutos W con FL 300 hasta punto "A", 50 grados 40 minutos S / 62 grados 30 minutos W FL 20 y retorno a CRV Arr. 11:00. Trip. Cap. MARTINEZ, Cap. DESPIERRE

2) OF 2079 - 1 LR 35 - CONDE - Dep. SJU 0933 a punto "B", 51 grados 35 minutos S / 62 grados 30 minutos W FL 300 descenso FL 20 y retorno a SJU Arr. 11:05. Trip. Nro. 1 Cap. GONZALEZ, Cap. CEAGLIO - Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA, Alf. REDONDA

3) OF 2080 - 2 LR 35 - FUEGO - Dep. GRA 0945 a punto "C", FL 300 53 grados 00 minutos S / 61 grados 30 minutos W descenso FL 20 y retorno GRA Arr. 11:45 - Nro. 1 Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI - Nro. 2 Cap. BUIRA / Ten. HERRERA.

~~608.~~ Esta operación fue asimismo coordinada con la de E y R de un ARA Neptune que Dep. GRA a las 10:12.
Pero el enemigo aeronaval no mostró la reacción.

La Exploración

~~609.~~ Este día los B 707 del Grupo E y R cumplimentaron sendas exploraciones lejanas (sobre el Atlántico meridional y sobre zona Sur Cabo Hornos) ~~según se detalla en~~ (Anexo PIV-II-23):

- TRIPULACION: TC-91 Vcom. RITONDALE, Vcom. CID y Vcom. FONTAINE.
  TC-92 Vcom. MUÑOZ, Cap. CONTE.
  TC-93 Vcom. CASTIELLA, Vcom. ARGUELLES y Vcom. MONTENEGRO.

~~610.~~ Asimismo, la exploración cercana (litoral) la cumplieron los siguientes aviones: (averiguar tripulaciones).

1) OF 2522 - MU 2B - Balsas a la deriva zona Pta NAVA MAZAREDO CASA MAYOR - Búsqueda por requerimiento de Ejército - Dep. 17:45 Arr. en ADO. Se vieron lobos de mar y peñascos que parecían balsas, trip. Alf. QUIROGA / Alf. MEYER.

2) OF 2523 - SG 1N - idem objetivo Dep. ADO 18:15 - Arr. ADO 19:25, mismo resultado.

3) OF 104 - TS 60 - Platino I - E y R litoral Dep. SCZ 14:00 Arr. SCZ 18:00.

4) OF 105 - TS60 - Platino II - E y R litoral Dep. SCZ 09:00 Arr. SCZ 12:00.

En el Comando TOAS

~~611.~~ Este comando recibió 09:30 hs. un mensaje del Componente Naval del TOM que expresaba (Textualmente):

- "Ausencia 1/2 unidades superficie propias con posibilidades electrónicas y capacidad ofensiva misilística y artillería facilita 1/2 fragatas ENO actúen impunemente sin apoyo directo de su portaaeronaves. El ENO en presencia buques propios combate área Gran Malvina, para atacar con aviones debería acercarse a distancia del continente, muy vulnerable a la aviación basada en tierra de todo tiempo. En síntesis acción bloqueo superficie ENO es resultado falta presencia capacidades propias aún teniendo en cuenta peligro submarino".

Nuevos Cruces

~~612.~~ Este día ~~sin embargo~~ se intentaron varios cruces del puente aéreo no solo de nuestra FAA sino tambien de nuestra aviación naval. He aquí las operaciones:

1) TC 68 (Hércules C-130) - CR 153 - TIGRE - Dep. CRV 14:15 Arr. MLV 16:30 Dep. MLV 17:00 bajo alerta roja Arr. CRV

19:20. Transportó un cañon 155 mm., 1 Unimog, Minición, Espoletas y 2 Tetraedros reflectivos, Total 14.000 kgs. Fué guiado en su descenso por el Radar MLV ya que las condiciones Met. de MLV a su arribo eran de viento calma. neblina, ~~6 SC 1 NS 700 1 Ci 6000, Temp 9 Pto. rocio 8~~. Tripulación: Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTTCHEVITCH, S.A. PAJON, S.P. PLASCENCIA.

2) TC 65 (Hércules C-130) - CR 152 - OSO - Dep. CRV 20:00, efectuó el cruce y sobrevoló BAM MLV a 22:30 hs., intentó dos aterrizajes sin ver la pista, regresando a CRV Arr. 00:15. Transportaba 15.000 kgs. de carga y 19 pasajeros (refuerzos para la ROA) que volvieron a su Base de origen. Su tripulación: Cap. BORCHERT / Cap. DAGUERRE / My. MAYE - C.P. SOSA - S.Aux. CASTELIANI / S.A. CARABAJAL / S.A. MOYANO.

3) A las 13:17 y 14:05 despegaron de GRA dos B 200 (LVMAI/-LVSOL) (ARA) con destino a la Base Aeronaval Calderón, en la isla de BORBON (Pebble Island), no tomaron contacto con el CIC MLV.

<u>Nuestros Helicópteros en el archipielago</u>

- Un (1) Bell 212, matricula H-85, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 09:30 horas, para cumplir una mision de exploración y reconocimiento, aterrizando nuevamente allí a las 10:50 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.P. CARMONA (M), C. 1ero QUIÑONES (OP) y C.P. GOMEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 15:00 horas, para realizar traslado de personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 16:40 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C. 1ero QUIÑONES (OP) y C.P. GOMEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 15:00 horas, para realizar traslado de personal, aterrizando nuevamente allí a las 16:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.1ero LOPEZ A. (M), C.1ero LOPEZ R. (OP) y C.1ero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matricula H-83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 17:20 horas, para cumplir una misión de busqueda y rescate, aterrizando en Darwin a las 18:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.1ero LOPEZ A. (M),

C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

Honras a un Héroe

613. Este día (~~13 may~~), a las 17:00 hs. fuè sepultado, en el Hipódromo de Darwin un halcón argentino, el 1er.Ten. FAUSTO GAVAZZI, ~~abatido por la AAe. propia (Párr. 601, inc. 2do~~.). Se realizó una misa. Leemos en un diario de guerra del 601 AAe - BAM DARWIN: (~~Textual~~):

> - "Día 12: Es un día negro para la Artillería Antiaérea pues las piezas de 35 mm. derriban un avión A-4B propio, piloteado por el 1er.Ten. GAVAZZI, falleciendo éste en el acto".

El Día 14-May-82 (VIERNES)

La meteorología

~~614.~~ En Malvinas la situación meteorología permaneció inestable con techos bajos, ~~de SCu 200/300 mts., 2/4 kms~~ escasa visibilidad con nieblas y lloviznas, ~~temp 4 a 6 grados, punto rocío igual; el viento pasó de calmo en la madrugada a 30/40 kms a las 17 hs~~.

La actividad enemiga

~~615.~~ Este día el enemigo movilizó portaaviones bastante su arma aérea -los Harriers- ~~que~~ operaron desde el ~~PAL~~ HMS Invincible, el cual navegaba en un circuito N/S sobre el meridiano 55 gdos. 30'W a 10 kts de velocidad ~~(Anexo mapa)~~. ~~Los Harriers~~ operaron por secciones y en sus ataques de este día (8/10 salidas en total), ofrecían las siguientes características:

1) Ataques de gran altura y/o "toss bombing" ~~[illegible]~~(Sobre el hombro)

2) Armamento. Bombas de 500 y 1.000 lbs de explosión aérea (Radar) y algunas con Retardo de hasta 1 hora.

3) Objetivos materiales seleccionados:

   a) Zona Aeródromo BAM MLV (07:20/11:45/15:30/17:15) sin daños

   b) Zona Mte Kent (07:30) (Reserva y fuerzas terrestres y helicópteros de aviación de Ejército) sin daños.

   c) Zona Cochom Island. ~~2 avs. Harriers~~.

~~616.~~ ~~Pero,~~ ~~ni~~ el Comando Argentino -ni ninguno de sus organismos dependientes- apreció que las acciones aeronavales de este día eran en realidad, ataques y maniobras de diversión que ocultaron eficientemente los movimientos del ~~PAL~~ Hermes y algunas fragatas que, ubicadas al comienzo en posición general 49 grados 30 minutos S/50 grados 30 minutos W, durante las horas diurnas ~~(Anexo PVT-II-25)~~, iniciarían posteriormente una aproximación nocturna a la boca del Estrecho San Carlos para apoyar el ataque terrestre de un grupo, 45 hombres del D Sqdn 22 SAS Regt) a Bahía Calderón (en Pebble Island) y posteriormente efectuar su recuperación (en helicópteros Sea King). Este ataque, cuya ejecución ~~(aproximación)~~ había comenzado varios días antes, se llevó a cabo a las 04:20 del día 15-mayo y fue apoyado con fuego naval previo y posterior al ataque. Durante el mismo los efectivos británicos destruyeron (bombas plástico introducidas en las carlingas) a 5 aviones Pucará IA-58 (FAA), 4 aviones turbomentor (ARA) y un Skyvan (PNA) inutilizando asimismo (momentáneamente) las pistas del AD con bombas terrestres.

~~617.~~ Cuando estos efectivos (aproximadamente 30 hombres del SAS) se retiraban en un Sea King (HC 4 ZA 294) hacia el ~~PAL~~

66

Hermes, en vuelo aún nocturno, el helicóptero se estrelló en el mar muriendo todos sus ocupantes.

La actividad de la FAA

~~618.~~ Si bien la FAS, este día no realizó ninguna operación de ataque, su actividad se desarrolló en la Exploración y Reconoci# miento, operaciones de Diversión y Puente Aéreo.

La Exploración y Reconocimiento

~~619.~~ La exploración de nuestro litoral continental estuvo a cargo de:

1) OF 107 # 1 TS60 #PLATINO II# de 09:00 a 12:00 hs desde SCZ

2) OF 2524 # 1 ~~SG1N~~ SG1N #SIERRA# zona Cabo Blanco y MAZAREDO verificación balsas a la deriva. Se verificó que eran pesqueros Argentinos. Dep. ADO 08:30 Arr. ADO 10:30.

3) B#707 TC#91 Vcom. RITONDALE, Vcom. GENOLET.

4) F#27 T#43 Vcom. AGNOLETI, Cap. SALAS # CRV 08:30 a 11:10 y CRV 15:20 a 18:00.

5) OF 2091 # 1 LR#35 #LIBRA# EyR en zona "R". Tripulación 1er.Ten. WILLIAMS / Ten. FELICE # Desp. GRA 10:44. Arr. CRV 13:37 hs.

6) LJ#35 # OF 2092 # PESO # Zona L Dep. GRA 10:56 Arr. GRA 12:25 y posteriormente OF 2094 Dep 16:16 Arr GRA 19:16. Cap. GONZALEZ / 1er Ten. RONCONI.

Operaciones de Diversión

~~620.~~ Como era ya su costumbre, este día la FAS ordenó las siguientes salidas; con el objeto de desgastar al enemigo y obligarlo a denunciar la posición ~~y aprestó de los PAE (Anexo PIV#II#26)~~:

1) OF 2093 # 2 LR 35 #FUEGO# Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEA# GLIO # Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA # Dep. SJU 11:30 luego a ~~Pto 1~~ (51 grados 30 minutos S, 63 grados 00 minutos W) posterior ~~Pto 2~~ 51 grados 40 minutos S / 61 grados 30 minutos W y regreso a SJU 13:00.

2) OF 2095 # 2 LR 35 #FUEGO# Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEA# GLIO # Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA # Dep. SJU 15:33 idem Pto 1 y 2 # Enlace CIC MLV 16:00 # regreso SJU 16:55.

3) OF S/N 1 LR#35 #PESO# EyR en zona "R". Tripulación Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI. Desp. GRA 16:10 hs. Arr. GRA 19:50 hs.

Puente Aèreo

~~621~~. A las 19:00 horas decolò con destino a Malvinas el TC-65, indicativo "ARIES", el que debiò regresar por condiciones meteorològicas adversas, aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 23:00 horas. Habia llegado hasta la vertical de las Islas. Tripulaciòn: Comandante de aeronave: My BOLZI, 2do Piloto: Cap. SAMPIETRO, Navegador: My Oreste VILA, 1er Mecànico: C.P. CAMINO, 2do Mecànico: C.P. FRAIRE, 1er OSEA: S.Aux OVEJERO y 2do OSEA: S.Aux. SALZANO.

~~622.~~ Este dia tambièn un B-200 (ARA) el LV MJI despegò de GRA a las 14:09 intentando el cruce a nuestro archipièlago, pero no logrò arribar al mismo por met.

QAM Pto. Argentino

~~623.~~ A las 17:00 hs Viento 210/30 Visibilidad 7 km - Neblina 8/8 Ns 988.5 5/5. Presiòn descendiendo.

67

El Día 15-Mayo-82 (SABADO)

El Ataque a la Base Aeronaval Calderon

~~624.~~ La Estación Aeronaval Calderón, ubicada en la Isla Borbón (Pebble Island) (Norte Isla Gran Malvina) había sido instalada por nuestra Armada aprovechando un precario aeródromo existente.

~~625.~~ Fue concebida inicialmente para alojar y operar las aeronaves de nuestra aviación naval asignadas al componente Naval del TOM, en especial los T-34T (Turbomentor) y algunos otros aviones auxiliares. Esta estación estaba defendida por 30 hombres de nuestra Armada al mando de un ~~TN (IM)~~ oficial.

~~626.~~ Su aeródromo (2 pistas de tierra de mas de 700 mts c/u), de terreno no muy firme (fangoso en días de lluvia), estaba previsto por Fuerza Aérea, como aeródromo de despliegue de la BAM Cóndor y fue usado a partir del ataque que nuestra BAM sufrió el 1ro. de Mayo. Aparentemente no había sido detectado por el enemigo y se apreciaba que ofrecía mejores defensas para la protección pasiva de nuestros Pucará que la BAM Cóndor (Goose Green). Pero los sucesos demostraron el error de esta apreciación pués conocida y estudiada por elementos infiltrados- y nuestro material aéreo, engrosando el dispositivo naval, -constituía un objetivo interesante y muy reditivo para el enemigo que podía aproximarse -como lo hizo- con relativa facilidad hasta sus inmediaciones en total impunidad ~~y vale~~ y atacar, en ~~una~~ operación tipo comando, en el momento más oportuno. En realidad, días antes la BAM Cóndor trató de recuperar algunos aviones (con su tripulación y mecánicos) pero no pudo hacerlo debido al mal estado de la pista, (hundimientos de rueda de nariz en el fango). Asimismo debe reconocerse que el personal (tripulaciones) de la FAA -que se encontraba alojado en dicha Base Aeronaval- no poseía el armamento de mano apropiado para reforzar la defensa terrestre de la misma. Finalmente nuestros aviones se encontraban estacionados en un área (no dispersados) lo que facilitó la operación destructiva del enemigo. Veamos el informe del Cap. VILA allí presente: "El día 15 a las 04:10 se produjó el ataque a la Isla Borbón. Comenzó con fuego naval, el cual era largo y por sobre la pista y un golpe de mano con personal del SAS. La Isla era chica y rodeada de agua con acceso por los 360 Gdos. Durante el tiroteo se decidió efectuar una voladura, la cual realizamos y fue suficiente para que cesase el fuego por parte del Grupo Comando, luego encontramos huellas de sangre y todo el material abandonado, aparentemente los sacaron en helicóptero, ~~y~~ los aviones habían sido destruídos con cohetes colocados en las turbinas; se encontraron también bombas plásticas tiradas en el suelo y que solo fueron colocadas en el Skyvan de Prefectura. También presentaban los aviones infinidad de impactos de 7,62 mm."

~~627.~~ El ataque terminó aproximadamente a las 08:40 de la mañana; se evaluaron los daños, se recuperó el material inglés abandonado y se replegó en helicóptero a Darwin. La evacuación del personal aeronáutico de la Base Aérea Militar Calderón se

realizó en dos (2) vuelos de CH-47 "CHINOOK" H-93. En tales vuelos también se trasladaron a Calderón Comandos del Ejército Argentino, tropas, cañones de 105 mm y morteros a la desembocadu- ra del Estrecho de San Carlos, pertenecientes a la Compañía "C" del Regimiento 25, al mando del Ten 1ero ESTEBAN. Estos vuelos se realizaron visualizando en distintas oportunidades PAC inglesas que volaban en altura. Tripulaciones: My POSE, 1er Ten BELTRAME, 1er Ten GIAIGISCHIA, 1er Ten BROWER DE KONING, C.P. FERNANDEZ, S.A. WHITE, C 1ero LAVORATO y C.1ero VERA.

~~628.~~ En esta operación la FAA perdió (por destrucción en tierra) los siguientes aviones IA-58 PUCARA:

- A-520; A-526; A-502; A-529 y A-552 (total 5 aviones Pucará)

~~629.~~ Todas las tripulaciones y el personal técnico fueron evacuados este día ~~s/n~~ en un helicóptero CH-47 y trasladados a su Base (CONDOR) donde arribaron a las 13:00 hs. ~~(Anexo PIV-II-27)~~.

<u>Refuerzos Inmediatos</u>

~~630.~~ Al tener conocimiento de esta pérdida de material, la FAS ordenó (10:25) su reposición inmediata. Así a las 14:43 despegaron (OF 1186) desde SCZ los POCKER, 4 IA-58 tripulados por: Nro. 1 Vcom. Saúl E. COSTA (se desempeñaba en SCZ como Jefe de Escuadrón y se autodesignó Jefe de esta Escuadrilla); Nro. 2 Ten. LEMA; Nro. 3 1er.Ten. MICHELOUD y Nro. 4 Alf. DIAZ. Su tarea era dirigirse a la BAM Cóndor y subordinarse al Jefe de dicha BAM, el Vcom. PEDROZO. Previamente, al sobrevolar el archipiéla- go, dividirse por Secciones y continuar en reconocimiento ofensi- vo (llevaban el siguiente armamento por avión 4 LAV 61 (Cohete- ras) Cañones y ametralladoras ~~al completo~~) por la zona Norte y Sur respectivamente de la Gran Malvina y parte Isla Soledad y luego BAM Cóndor previo enlace y autorización. Sobre el Atlántico -en el cruce- fueron guiados por un avión Mitsubishi MU-2B (Alf. QUIROGA - Alf. MEYER) OF 2526 hasta la vista de las costas occi- dentales de Malvinas y desde allí, en razante, continuaron su misión, sin novedad arribando a BAM Cóndor (~~Ganso Verde~~) a las 16:30/17:15 hs. El MU 2B regresó a ADO donde arribó a 14:30 hs. ~~(Anexo PIV-II-28)~~. Pero en BAM Cóndor faltaban aviones y no pilotos, por lo tanto ese mismo día fueron trasladados a Pto. Argentino, los Siguientes oficiales: Ten. CIMBARO, Ten. NUÑEZ y Ten. ALSOGARAY, quienes se desempeñarían como OCAA (Oficial Con- trol Aéreo Adelantado) a órdenes del CATOM.

~~631.~~ La BAM Cóndor contaba ahora con 6 aviones de dotación.

<u>El accionar enemigo</u>

~~632.~~ Aparte del fructífero ataque a la Estación Aeronaval Calderón -aunque desgraciado en su repliegue ~~(párr. 621)~~ -el enemigo continuó hostigando a las defensas de Malvinas mientras esperaba sus indispensables refuerzos. Así este día el arma aérea de la flota realizó bombardeos (imprecisos) sobre BAM MLV

(12:3Ø/15:47/16:26) con toss bombing de diversión a la zona defendida. Ningún Buque cañoneó diurno nuestras Islas, ni fue detectado en sus proximidades. Además un Sea Harrier que atacó Pto. Argentino fue averiado por nuestra AAe y cayó al mar. Piloto eyectado y recuperado.

La Fuerza Aérea Sur

~~633.~~ Nuestra FAS, aparte de los refuerzos IA-58 enviados a BAM Cóndor, efectuó este día las siguientes operaciones principales (~~Anexo PIV-II-29~~):

1) Comprobación ~~CIC y VHF MLV~~ electrónica con 1 LR35A -TIFON- Cap. GONZALEZ - 1er.Ten. RONCONI - OF 21Ø2 - desde GRA 1Ø:25 a puntos A (52 grados 6Ø minutos S/62 grados 55 minutos W); B (52 grados 3Ø S/61 grados 3Ø minutos W) 4 min y C (52 grados 15 minutos S/61 grados 3Ø minutos W) durante 6 min, anotando coordenadas alcance de MLV en radar y VHF. Regreso a GRA 11:57.

2) E y R cercano en zona "L" un LR-35A -BOMBO- Cap. MARTINEZ - Ten. HERRERA - OF 21Ø3 - Dep. GRA 12:55 Arr. GRA 15:33.

107 3) ~~E y R zona GRA 1 LR35A - Cap. GONZALEZ - 1er.Ten. RONCONI - Desp. GRA 16:ØØ, Arr. GRA 17:4Ø.~~ VALE.

4) ~~E y R cercano en zona litoral. Un TS-6Ø (OF 1Ø8 y 1Ø9) - PLATINO I y II- desde SCZ en horarios de Ø9/12:ØØ, y~~ 15/18:ØØ hs. (agregar tripulación)

5) Puente Aéreo

-Tres Cruces:-

a) TC-65. Tripulación: My. BRUNO, Vcom. MORO, My. MALDONADO, C.P. FIGUEROA, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN. Indic. ARIES, Dep. CRV 17:1Ø - Arr. MLV 2Ø:1Ø - Dep. MLV 2Ø:35 Arr. CRV 23:35. Trasladó 15.ØØØ kgs carga y 42 pax. CR 156. Entre su carga iba un cañón 155 y munición (El que por fin permitiria repeler los ataques nocturnos de las fragatas).

b) TC-63. Tripulación: Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, C.P. CAMINO, S.Aux. HUMOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. FARIAS. Indic. LIBRA Dep. CRV 2Ø:Ø5 - Arr. MLV 23:15 - Dep. MLV 23:3Ø Arr. CRV Ø2:3Ø. Trasladó 11.28Ø kgs carga 28 pax. CR 157 (Anexo carga).

c) TC-68. Tripulación: My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA, S.Aux. LOZANO, C.P. FREIRE, S.Aux. OVEJERO, S.Aux. SALZANO. Indic. TERO - Dep. GAL 18:2Ø - Arr. MLV 22:ØØ - Dep. MLV 22:2Ø - Arr. CRV Ø3:15. Trasladó 14.5ØØ kgs carga y 18 pax. CR 155 (Entre su carga iba 1 Cñ 155 mm. y munición)

Cruces de ARA

~~634.~~ Desde GRA la aviación naval efectuó los siguientes cruces:

1) Refuerzo dotación a Pto Argentino Ø 2 MC Ø33 Ø Dep. GRA 11:ØØ Ø Arr. MLV 12:4Ø (uno se salió de pista en el aterrizaje).

2) Pte Aéreo. Un BØ2ØØ Dep. GRA Ø9:48 Arr. MLV 11:3Ø.

3) Pte. Aéreo. Un BØ2ØØ Dep. GRA 11:Ø5 Arr. MLV 14:3Ø.

Nuestros Helicópteros en el TOM

~~635.~~ Cumplieron ese día las siguientes salidas:

Ø Un (1) Bell 212, matrícula H Ø83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las Ø8:3Ø horas, para cumplir una mision de reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 1Ø:ØØ horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. lero LOPEZ R. (OP) y C.lero. MONTALDO (A).

Ø Un (1) Bell 212, matrícula H Ø83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 14:45 horas, para realizar reabastecimiento de alimentos y baterías a la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 15:45 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. lero LOPEZ R. (OP) y C.lero. MONTALDO (A).

Ø Un (1) Bell 212, matrícula H Ø83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 16:3Ø horas, para realizar reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 18:Ø9 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

La Meteorología

~~636.~~ Durante todo el día la meteorología fué marginal en las Islas. Una capa de ~~ST bajos~~ nubes la cubrió todo el tiempo, sin claros; la visibilidad estuvo entre 2/5 kms, viento calmo ~~y el punto de rocío muy próximo a la temperatura (2/5 grados C) lo que amenazaba~~ con la posibilidad de niebla.

La planificación estratégica de la invasión

~~637.~~ Para el comando ~~supremo~~ de la Task Force (~~Northwood~~) la

69

principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla [illegible] anfibia a efectos de producir el desembarco previsto. Entre los muchos factores que debía tener en cuenta para lograr este propósito, existía la de la vigilancia de nuestra flota de mar a fin de confirmar su no presencia en el TOAS.

~~638.~~ A esto se debió que, a partir de este día y durante los 10 días subsiguientes efectuaran 7 salidas con los aviones NIMROD (RAF 201 Sqdn) con su flamante capacidad de reabastecimiento en vuelo, para rastrillar, con su poderosa capacidad electrónica, un área (por salida) de 400 NM ancho y 1.000 NM de largo, que cubría holgadamente el litoral argentino del TOAS y detectar, con seguridad, en ella, todo tipo de embarcación de tamaño superior a la lancha. Sus radares "Searchwater" eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además sus receptores radar podían detectar posibles emisiones radáricas de cualquier buque en el mar (~~Anexo~~ Libro SAW Pag. 92) (y libro FAW pag. 403).

~~639.~~ Cada una de estas misiones insumían 19:00 horas de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, 3 REV. Normalmente su ruta, a FL 7.000/12.000 ft., era Isla Ascensión 150 NM al N Pto. Argentino* 270 grados hasta 60 NM costa Argentina y desde allí paralelo a nuestro litoral hasta 90 grados MDP y regreso Ascensión.

~~640.~~ Estas costosas y riesgosas operaciones E y R, demostraban la deficiencia de información satelitaria que poseía la conducción británica.

Otros sucesos

~~641.~~ La FAS (~~COPERAER~~) mediante el Mje. 151845 solicitó nuevamente al Comandante del TOS, se le subordinen los medios aéreos A4Q y SUE de Grande bajo control operacional de la FAS. Al día siguiente el Comando TOAS comunica por Mje. 4991 (23:00 horas) reiterando su decisión del 01 Mayo e "informa que dichos medios, por misión y teatro corresponden a este Comando" (TOAS). (~~Anexo PIV*II*30~~).

El Dia 16-Mayo-82 (DOMINGO)

El accionar enemigo

~~642.~~ Continuando su esquema rutinario (adoptado desde el 01-may) el enemigo aeronaval perseveró en sus acciones de desgaste mientras aguardaba sus refuerzos. Así:

1) El arma aérea de la flota relizó las siguientes incursiones:

a) 05:10 2 aviones Harrier atacaron depósitos de combustible en Bahía Fox. Resultan heridos un Oficial, un Suboficial y dos Soldados del E.A.

b) 10:10 hs ~~Sobrevuelos~~ (un ataque) de aviones Harrier sobre zona Pto. SAN CARLOS y DARWIN, (posiblemente exploración fotográfica) (X2-494 y 2A-191) Hermes.

c) 12:15 hs. Ataque de (2 Harriers) a BAM MLV (altura ataque mayor 20.000 ft) (sobre posiciones AAe). Repelido eficazmente. Dos bombas explotaron próximo a G 1 AA, una cayó al mar.

d) 13:40 Sobrevuelo (E y R) Harrier sobre Pto. Argentino. ~~(ver Anexo Diario de Guerra 3a. Ba.) (Anexo PIV-II-31)~~.

e) 13:55 Ataque de (2 Sea Harriers) ~~a nuestro buque~~ RIO CARCA-RAÑA (Pto. King) el cual se incendió y fue abandonado Sin víctimas. (BATT en el X2459 y el Ltnt. McHarg en el X2494) Hermes. ~~(Anexo: Pérdidas propias material transportado - Parte Novedades CAE 192000 al 200800 - Mje. 126 MLVOBJF 191405) (Cañones y Bombas) (Anexo PIV-II-32).~~

atacaron el Ltnt. ... ambos aviones ... el

f) 14:15 hs. Ataque de 2 SH a nuestro buque ARA Bahía Buen Suceso fondeado en Bahía Fox. No sufrió daños graves. (Cañones) (AULD en X2500 y Hargreaves en ZA-191) Hermes.

g) 14:30 Ataque 2 SH sobre BAM MLV (gran altura). Sin daños. Un misil de SH estuvo próximo a impactar en otro SH. Otra sección sobrevoló en altura. Un S. Harrier probablemente averiado por n/AAe.

2) 22:35 Una unidad de superficie La "Glamorgan", (F-21) (Pág. 58 de "Notas de un marino Ingles" de David Tinker), efectuó fuego naval sobre Puerto Argentino.

Nuestro Cañon 155 mm ~~(CITEFA)~~

~~643.~~ Como pudo observarse, en nuestros cruces del Puente Aéreo (día 15-may), los aviones de FAA habían trasladado a nuestro Ejército en el TOM, tres cañones de 155 mm., novedad de CITEFA, que aunque en escaso número, su accionar posterior produjo una sorpresa técnica al enemigo naval y terrestre. Su primer empleo se produjo este día contra la fragata que, entre

70

22:35/38 efectuó fuego naval sobre Pto. Argentino (párr. 215, inc. 2do.). Los disparos del cañon CITEFA, de un alcance no previsto por los buques que bombardeaban nuestras posiciones, produjo el inmediato retiro de la fragata Británica.
Tanta era la molestia que les ocasionaba, que posteriormente emplearon sus medios para tratar de neutralizarlos.

Nuestras Operaciones Aéreas

644. La FAS no ejecutó este día misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas de armas para cuando el enemigo debiera necesariamente entrar dentro de su alcance, a efectos de realizar la operación anfibia de envergadura, inevitable, en cualquier momento.(Se habían interrumpido ya las negociaciones diplomáticas)

645. Así este día la FAS, cumplió las siguientes operaciones. (Anexo PIV-II-33):

1) Verificación y ajuste del CIC MLV (Rd y VHF) OF 2108 - 1 LR-35 -TIFON- Vcom. DE LA COLINA / 1er.Ten. BIANCO - Dep. CRV 17:23 FL 300 a puntos A (50 Grados, 30 minutos S / 62 Grados 00 minutos W) y regreso a CRV 19:53.

2) E y R Litoral - OF 110/11 -PLATINO I y II- 1 TS-60 en E y R desde SCZ Dep. 09:00 y 15:00 a Arr. SCZ 12:00 y 18:00. Sin novedad en ambas salidas. (Tripulaciones).

3) Puente Aéreo CAT 158 -PATO- 1 C-130 - TC-65 desde CRV 23:05 hs - Tripulación Cap. MARTEL; Cap. KRAUSE; Vcom. MEISNER; C.P. CARDONE; C.P. CANTESANO; S.Aux. GATTO; S.A. ALBELOS. Esta misión, ya en vuelo, fue cancelada por "situación táctica dasfavorable" en BAM MLV - informada por el CATOM (24:00 hs) Arr. en CRV 170130 (Anexo).

4) Expl. y Rec. Lejano - 1 B-707, Trip. Vcom. MUÑOZ-My. CONTE - Desp. EZE 09:30 Arr. EZE 16:40 (Anexo PIV-II-34).

Escuadrón Helicópteros en Malvinas

646. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:30 horas, para cumplir una mision de exploración y reconocimiento visual, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.1ero LOOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 12:00 horas, para realizar una tarea de traslado de personal, aterrizando nuevamente allí a las 15:30 horas. Tri-

no fueron cumplimentadas

pulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.1ero LOPEZ A. (M) y C. 1ero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 17:50 horas, para realizar relevos del personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 18:10 horas. Tripulantes: Ten. VERGARA / Ten. SANCHEZ.

<u>Las actividades en el TOM</u>

~~647.~~ El CATOM, BAM Cóndor, cumplió este día 4 salidas de IA 58 que patrullaron, en Reconocimiento Ofensivo las costas del Estrecho de San Carlos, donde existían indicios de movimientos de infiltrados ~~(aparentemente en instalación de radiobalizas)~~ pero no detectaron su presencia. Nos dice el Cap. VILA:

- "El domingo 16, como todos los feriados, teníamos novedades de los ingleses; ese día tuvimos 4 salidas, se estimaba que algo pasaba en el extremo occidental de la isla; posiblemente la colocación de un radar; salimos con el Ten. CRUZADO (A-509/A-516) y volamos la zona durante (01:45 - 13:15). Estimo que algo debe haber habido, mi numeral vio un movimiento que nunca más volvimos a identificar, posiblemente han sabido mimetizarse en base a su experiencia, si es que realmente estaban haciendo algo ahí".

- La otra salida la cumplieron Ten. GIMENEZ (A-509) y Ten. MORALES (A-516).

<u>La apreciación del CATOM (Brig. CASTELLANOS</u>

~~648.~~ Este día, el Comandante de la FAS, Brig. Ernesto H. CRESPO, recibió un importantísimo informe / ~~Apreciación del CATOM~~ del -Brig. CASTELLANOS- el cual, por su exactitud en la apreciación inmediata, constituiría una pieza histórica de gran valor (~~Anexo~~)

<u>Las previsiones enemigas para el desembarco</u>

~~649.~~ En el "HMS Fearless" cuya posición oscilaba entre los meridianos 56/57 Grados W y los paralelos 51/52 Grados S ~~(Anexo PIV-II-34)~~ el Brig. Julián THOMPSON (Comandante de las Fuerzas de desembarco 3er. Brig. Inf. Marina-Comandos) imponía a sus subordinados de la Orden de Operaciones para el desembarco y ajustaba los detalles para su ejecución (~~Anexo~~ (Libro NO PICNIC - Pags. 46/53).

<u>Reorganización del Alto Comando Argentino</u>

~~650.~~ En los órganos de planificación del (Comité militar) (COMIL) ~~(EMC)~~ se estudió la posibilidad de reagrupar ~~(Físicamente~~) en CRV a los distintos Cdos Operativos (CTOAS - CAE - FAS). De aquí nacerá el

CEOPECON (Centro de Operaciones Conjuntas) que mejoraría la conducción estratégica operacional de nuestras Fuerzas.

El Día 17#May#82 (LUNES)

La situación en MLV

~~651.~~ Nuevamente el enemigo atacó nuestras posiciones con su aviación embarcada; desde el ~~PAL~~ Invincible que se mantenía ~~orbitando~~ entre los meridianos 56/57 Grados W y los paralelos 51/52 S, atacaron:

1) 08:30 2 SH con bombas explosión aérea a las posiciones de la 3a. batería (cañones) del GlAA en BAM MLV, deteriorando un cañón antiaéreo.

2) 2 SH a la BAM Cóndor (~~Ganso Verde~~) en vuelo razante. Al intentar nuevo ataque 1 avión averiado (sin confirmar) por la pieza nro. 4 del GlAA en Darwin.

3) PAC orbitando sobre el mar, al Este, sin dirigirse al archipiélago en varias oportunidades del día.

~~652. Sus buques se encontraban detectados (17:30 Hs) en las posiciones: (Anexo PIV#II#35).~~

~~653.~~ La meteorología era marginal, con breves períodos de mejoría. Viento calmo. Neblina.

La FAS

~~654.~~ La FAS siguió velando sus armas y ejecutó las opera# ciones aéreas rutinarias:

1) De Diversión (Detección emisiones radar del ENO) 1 LR#35A #OF 2110 #POMO# 1er.Ten. BIANCO / Ten. CERCEDO # CRV 0723 L/SJU # Pto. A FL 300 50 Grados 30 minutos S / 62 Grados 30 minutos W # B (51 Grados 61 minutos S / 61 Grados 30 minutos W) a CRV 09:32. ~~(Anexo PIV#II#36)~~.

2) Puente Aéreo: Dos cruces (~~un tercero suspendido por tac~~)

a) 1 C#130 # TC65 #PAMPA# Cap. MARTEL, Cap. KRAUSE, Vcom. MEISNER, C.P. CARDONE, S.Aux. GATTO, S.A. ALBELOS, C.P. CANTESANO. Dep. CRV 12:45 # Arr. MLV 16:03 # Dep. MLV 16:20 Arr. CRV 19:15 # Transpotó carga 14.500 kgs y 11 pax.

b) 1 C#130 # TC63 #CAIMAN# Vcom. DEMARCO, My. MACLAY, Cap. MARTIARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.M. CASTILLO, S.Aux. CORTE # Dep. CRV 14:30 # Arr. MLV 17:45 # Dep. MLV 18:00 # Arr. CRV 20:20 # Transportó 14.000 kgs y 2 pax.

3) Pone a disposición del CAE 4 MK 62 y 1 LR35A en MDP para operación estratégica.

ARA (Cruce)

42

655. Este día un F-28 (ARA) efectuó un cruce desde GRA a MLV (transportando repuestos de dicha fuerza) Dep. GRA 13:12 Arr. MLV 14:03 Dep. MLV 14:17 Arr. GRA 16:02.

CATOM

656. Nuestro componente aéreo en MLV, ordenó una salida de Reconocimiento Ofensivo a la BAM Cóndor para constatar informaciones (provenientes de Pto. Howard) respecto a dos lanchones (aparentemente enemigos) que navegaban en el Estrecho de San Carlos; más precisamente en Bahía Pto. Salvador. Cinco IA-58 ejecutaron esta misión, por más de dos horas, no pudiendo confirmar su avistaje.

1) Estas salidas fueron:

- A-516 Cap. GRONERT y A-533 Ten. CALDERON (10:00/12:00 hs).
- A-531 Ten. RUSSO (11:00 a 13:30 hs).
- A-531 Ten. RUSSO y A-516 Ten. MORALES (16:00/17:30 hs).

a) Hubo avistaje de aviones Harriers. Estos aparentemente no vieron a los Pucará.

b) A las 03:50 hs se ven bangalas a 5 km al Norte de la pista.

Nuestros Helicópteros

657. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 07:30 horas, para cumplir una evacuación sanitaria, aterrizando en Darwin a las 09:00 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C. 1ero LOPEZ R. (OP).

El HMS ATLANTIC CONVEYOR

658. Ese día el portacontenedores Atlantic Conveyor, arribaba a las proximidades de la zona TRALA y los Harriers GR3 que transportaba (14 avs) eran Preparados para ser transferidos a los portaaviones ~~al día siguiente~~. ~~Sin embargo existen otros datos que indican que solamente lograron transferir 4 GR3 y los restantes estaban en proceso de armado cuando fue incendiado el 25 mayo.~~

El HMS INVINCIBLE (Textual del Libro FAW)

659. "Dos Helicópteros Sea King (ZA-290 y ZA-292) fueron transferidos del Hermes al Invincible durante la noche del 17-may para una operación de reconocimiento de largo alcance, la cual

después adquirió notoriedad cuando uno de ellos fue destruído. El "Invincible" se dirigió hacia el oeste acompañado del "Bro-adsword" navegando a 25kt, a distancia de 1 milla entre ellos, en total oscuridad y silencio radar. El Lt. HUTCHINGS (RM) y su tripulación despegó del Invincible, en el ZA-290 a las 00:15 del 18-may, aparentemente con un contingente de personal SAS abordo, y los dos buques invirtieron su rumbo, de vuelta hacia las posi-ciones del Carrier Battle Group (al Este de MLV). Aunque no existe explicación oficial de esta operación se ha sugerido que la misión era insertar Fuerzas Especiales en el Continente Suda-mericano, próximos a la base SUE en Río Grande. El ZA290 fue aterrizado por HUTCHINGS esa mañana en una playa (AGUA FRESCA); a unas 11 millas de Pta. Arenas, al Sur de Chile. El Sea King fue deliberadamente incendiado por su tripulación (Lt HUTCHINGS, más Lt A.R.C. BENNET y tripulante IMRIE) quienes se rindieron a las autoridades chilenas algunos días después y fueron consiguiente-mente repatriados al Reino Unido.
El otro helicóptero (ZA-292) ~~que~~ permaneció abordo del Invincible como reserva del anterior y retornó al Hermes el 18-may".

~~660. Una nueva demostración de esa dificiencia de información satelitaria y alerta temprana que soportaba la Task Force.~~

~~Agregar texto propio.~~

El Día 18-May-82 (MARTES)

En Puerto Argentino

~~661~~. Desde antes del amanecer (entre 05:10 y 09:30), las PACs Británicas estuvieron activas, nuestros radares registraban sus movimientos y aproximaciones (y algunos sobrevuelos a gran altura) sobre el archipiélago, lo que obligaba a alertar a todo nuestro sistema defensivo (en Pto. Argentino y Darwin). Hasta que a las 10:25 2 aviones GR3 atacaron (siempre en altura) la zona de AAe del Aeropuerto (Piezas 35 mm). Repitieron el ataque a las 12:25 y 14:32 sobre la misma zona y a las 17:07 sobre península de Fresynet, a 1200 mts de un centro poblado, el tiempo que arrojaba chaff desde un avión. Estos molestos ataques si bien mantenían en vilo a nuestros defensores malvinenses, no producían mayores daños. Parecía una replica de nuestras tacticas Fénix, que a esta altura del conflicto, habían descubierto.

En Darwin

~~662~~. Desde nuestra BAM Cóndor, dos IA-58 realizaron Reconocimiento Ofensivo de rutina entre 08:00 y 08:30 con meteorología marginal, sin encontrar objetivos. Tripulacion A-516 Cap. BENITEZ y A-581 Ten. BREST.

~~663~~. Asimismo, el enemigo atacó con dos GR3 (RAF) a la artillería AAe de nuestra BAM Cóndor. Uno, procedente del NE lanzó chaff a la Central Skyguard mientras que el otro bombardeaba con bombas BL-755 (beluga) la posición que había tenido el radar ELTA. Este ya lo había detectado y dado la alerta a las diferentes piezas de 20 mm. que lo recibieron con fuego cruzado de todas las piezas. El avión largó dos contenedores de belugas completos a tan poca altura que quedaron intactas sin explotar.

La meteorología en Malvinas

~~664~~. Amaneció cubierto- ~~Se Ns 300/600 mts~~ Con. Llovizna. Visibilidad 2/5 km. Luego empeorando, descendiendo techo y visibilidad, a partir de las 17 hs. niebla (~~???~~).

En CRV

~~665~~. El Comando de la FAS sólo ordenó este día dos cruces con C-130, ellos fueron:

1) TC-63 - Tripulación: Comandante Cap. MARTEL, 2do piloto Cap KRAUSE, Navegador Vcom MEISNER, Suboficial LASTRA y Suboficial ALBELOS - PACU - Dep. CRV 14:10, voló 07:15 en total y a su arribo a MLV no pudo entrar por met.; regresando a CRV donde arribó 21:25 hs.

2) TC-65 (Trip. My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ) - LIBRA- Dep. CRV 13:15 Arr. MLV 16:20, Dep. MLV 16:40 Arr. CRV 19:15, Transportó (~~Anexo detalle~~) 15.200 kgs carga y 4

pax.

Nuestros Helicópteros ~~CATOM~~

~~666.~~ Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 09:00 horas, para cumplir un traslado de material SAM 7 "STRELLA", aterrizando en Darwin a las 10:10 horas. Tripulantes: Ten LONGAR y (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 09:30 horas, para cumplir una misión de patrullaje, aterrizando a las 11:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.lero LOPEZ A. (OP), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 17:00 horas, para cumplir un traslado de material SAM 7 "STRELLA" y personal, aterrizando en Darwin a las 17:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR y (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

De un diario de guerra

~~667.~~ Este día, el Jefe del Dto. Inteligencia ~~A-2~~ del CATOM, Com. MENDIBERRI, escribió entre otros acontecimientos, en su diario de guerra ~~manuscrito~~:

- "22:30 ARGENTINA rechaza propuesta británica para cese el fuego. Mucha gente preocupada" (~~Anexo PIV-II-437~~).

De "La Gaceta Argentina" (Diario de Pto. Argentino)

~~668.~~ Se leyó entre otras noticias y comentarios, el siguiente aviso (~~Anexo PIV-II-438~~):

- AVISO DE LA GOBERNACION MILITAR
  "Se hace saber a todo el personal militar destacado en este territorio, que todos los edificios, propiedades, vehículos de todo tipo, bienes de consumo, etc, son de propiedad de particulares y que están y deben ser amparados con contratos celebrados con sus respectivos propietarios, a quienes se paga con fondos del Estado Nacional Argentino, por lo que no existe ni debe existir confiscación alguna.

74

Tambien son sufragados con fondos nacionales todos los daños ocasionados a particulares, que en su gran mayoría, y por haber nacido en estas Islas son nuestros compatriotas".

E y R Cercano

669. Se realizaron las exploraciones cercanas de rutina:

1) Platino I y II, 1 TS 60, desde SCZ, entre 09:00 a 12:00 y 15:00 a 18:00 hs, sin novedad.

2) OF 2118 un (1) Lear Jet LR#35A, matrícula T#23, indicativo #POMO# cumplió una misión de Exploración y Reconocimiento en zona "R", despegando de Río Grande a las 14:30 horas y arribando a las 17:00 horas. La tripulación estaba formada por: Cap Nicolás BENZA, 1er Ten RONCONI y C.1ero MOTHE.

3) OF 2119 un (1) Lear Jet LR#35A #CARDO#, EyR en zona "L". Tripulación Cap. MARTINEZ / Ten. CERCEDO. Desp. GRA 14:30 hs. Arr. GRA 17:00 hs. S/N.

El Día 19 May 82 (MIERCOLES)

La meteorología

670. En Pto. argentino el QAM de las 08:00 hs. era: había * 340/8 2 km *neblina* y solo 2 km de visibilidad. 8 ST 350 5/4 1007.0

Esta situación se mantuvo durante toda la mañana, con algunos claros al mediodía, pero cerrándose a partir de las 16:00 hs. hasta que, a las 19 hs. el QAM indicaba: apareció una * 030/14 mts *llovizna*, y el *cielo quedó invisible* 6/6 1007.0

El enemigo

671. Mientras el grupo de desembarco anfibio de la Task Force (Amphibious Landing Group) al mando del Comodoro CLAPP, aprestaba naves para el asalto en San Carlos, el Brigadier Julián Thompson, desde el HMS FEARLESS, Comandante de las Fuerzas de Asalto (3ra. Brigada) reubicaba (cross-decking) su personal y unidades en dichas naves y ultimaba sus preparativos para la operación SUTTON; este grupo se mantuvo en una posición 200NM al NE de Puerto Argentino (Anexo PIV-II-40).

672. El Carrier Battle Group, al mando de Valte. WOODWARD, continuó con sus maniobras de superficie y realizó este día dos operaciones principales con ambos PAs: portaaviones

1) Desde el PA HMS INVINCIBLE, efectuó 8 salidas de PAC, entre ellas 2 avs Harriers GR3 que atacaron a gran altura (sin precisión) nuestras posiciones terrestres en Mte. Kent a las 10:00 hs. Estas salidas iban dirigidas a una concentración de helicópteros de nuestro Ejército que el ENO había detectado (EYR) en ese lugar. Afortunadamente no se encontraban los helicópteros en ese lugar y momento.

2) El PA HMS HERMES continuó recibiendo la dotación de Harriers GR3 del Escuadrón 1 de Caza (1(F)Sqdn) de la RAF que, transferidos del HMS ATLANTIC CONVEYOR, se integraron al Escuadrón 800 (800 Naval Air Squadron) basado en este PA. Asimismo, procedentes del mismo portacontenedor, el día anterior había recibido cuatro Sea Harrier más. Todo ello lo obligó a desprenderse de algunos helicópteros que fueron desplegados a otros buques.

La FAS

673. Sus unidades de combate se mantenían en un interminable apresto, a la espera de la decisión enemiga de actuar. Entrenaban sus tripulaciones, aún inexpertas en este ambiente operacional, (Anexo PIV-II-41) y controlaban y afinaban sus sistemas de armas.

674. Mientras tanto, el Cdo. de la FAS, planificaba y contro-

75

laba la ejecución de los siguientes cruces que ese día ofrecian variantes operativas:

1) TC-66 - C-130 -ARIES- Tripulación: Cap. MARTEL, Cap KRAUSE, Vcom MEISNER y suboficiales LASTRA y ALBELOS. Dep. CRV 08:05 voló durante 6:35 y no pudo aterrizar en MLV por met., regres'o a CRV 13:24 S/N.

2) TC-68 - C-130 -TRONCO- (Trip. Com. MARTINEZ, My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ). Debe destacarse que el Com. MARTINEZ (Jefe del Grupo 1 de Transporte) no estaba designado para esta difícil misión, pero decidió acompañar a los tripulantes de la misma. Dep. CRV 13:21 Misión lanzamiento carga aérea zona DARWIN. Por primera vez nuestra aviación de Transporte realizó este tipo de entrega. Lo hizo a las 16:04 entregando por lanzamiento 8 toneladas de víveres, munición y vestuario, regresando a CRV donde aterrizó a las 19:01 S/N.
Veamos el informe del Equipo Control de Combate: (ECCO) en el TOM, 1er.Ten. Rodolfo YUSE.

- "Una vez seleccionada y demarcada (la pista de lanzamiento en las inmediaciones de la BAM Cóndor) con la colaboración del personal de FAA, destacando en dicha BAM, se realizó: a las 16 horas, el lanzamiento previsto. El mismo se efectuó con todo éxito, arrojándose dieciseis bultos aproximadamente, conteniendo los mismos ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad.
El tipo de lanzamiento efectuado no coincidió con la orden recibida por el Jefe del ECCO. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efectuó lanzamiento de contenedores tipo A-22 a una altura de 600 pies (183 mts). El rumbo de pasaje del avión no coincidió con el sugerido por el personal ECCO. Finalizada esta operación se recibió por parte del Jefe de la BAM Cóndor la orden de que el personal y medios debían trasladarse a Bahía Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento en dicha localidad. El equipo fue infiltrado en la zona por un helicóptero Bell 212 de la FAA".

3) TC-63 - C-130 -PATO- (Trip. Vcom. NOE - My. BRIEND - Cap. BILMEZIS - S.M. CUFRE - C.P. GOLIERI - S.A. MARIONI - S.P. LASTRA) Dep. CRV 13:15 - Traslada a BAM MLV 14.200 kgs carga y 8 pax Arr. MLV 16:10 Dep. MLV 16:20 Arr. CRV 18:50 S/N

<u>Los Helicópteros de Malvinas</u>

6~~75~~. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "HAL- CON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 09:00 horas, para cumplir una mision de traslado de personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 09:45 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y C. lero PALACIOS.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TOR- DO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 11:30 horas, para realizar traslado de personal y material ROA, aterrizando nuevamente allí a las 12:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP) y C. lero PALACIOS.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "CON- DOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 09:00 horas, para realizar traslado depersonal y material de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 12:20 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.lero LOPEZ A. (M) y C.lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "GATO", armado ~~con~~ cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 16:10 horas, para realizar traslado de personal y material ROA, ate- rrizando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripu- lantes: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP) y C.lero PALACIOS (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 16:30 horas, para realizar traslado de material, aterri- zando nuevamente allí a las 17:40 horas. Tripulan- tes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.lero LOPEZ A. (M) y C.lero LOPEZ R. (OP).

Cruce ARA

~~676. Ese día tambien un F-28 de ARA -LV- PER- efectuó un cruce: Dep GRA 15:29 Arr MLV 17:00 Dep. MLV 17:14 Arr. GRA 18:30 S/N.~~

E y R

~~677.~~ En El ámbito lejano un B-707 (~~demas datos~~) realizó exploración lejana en el área marina central. Era el TC-93 que Desp. EZE 15:50 -Pil. Vcom. RITONDALE / Cap. BARBERO que Arr. EZE 17:50 S/N.En el ambito cercano, se cumplieron las siguientes salidas (A~~nexo PIV-II-42~~):

76

1) OF 2124 - Cap. MARTINEZ - Ten. CERCEDO - 1 LR35A (Learjet) -MALO- zona "S" (59 Grados 30 minutos S / 56 Grados 00 minutos W - 59 Grados 30 minutos S / 65 Grados 00 minutos W) Dep. GRA 12:15 Isla Nueva - GRA Arr. 14:58 S/N.

2) OF 2125 - 1 LR35 - EyR - Cap. BUIRA - Ten. FELICE - Desp. GRA 15:55 y Arr. GRA 17:15, S/N.

(114) 3) OF ~~113~~ 114/115 - 1 TS60 - PLATINO (I y II) E y R desde 09:00 a 12:00 hs. y desde 15:00 a 18:00 hs. Operando desde BAM SCZ S/N.

BAM Cóndor

~~678.~~ Pese a las malas condiciones meteorológicas, ejecutaron ese día 6 salidas de reconocimiento ofensivo con ~~sus~~ aviones IA-58 -Pucará- en ambas costas del Estrecho San Carlos y adyacen-cias, ~~sin novedad:~~

1) 08:30 a 10:00 hs:

- A-531 Cap. VILA - A-509 Ten. CRUZADO. El ROF se inició en HOWARD pués (EA) [ejercito] insiste en que hay enemigos en las alturas. No se detectó indicios, la meteoro-logía muy mala.

2) 10:30 a 11:30 hs:

- A-531 1er.Ten. FASANI - A-509 Ten. GIMENEZ

3) 12:00 a 13:00:

- A-531 My. TOMBA - A-509 1er.Ten. MICHELOUD

Cañoneo nocturno

~~679.~~ En la medianoche (00:35 a 01:00) un buque inglés se aproximó a Pto. Argentino (20/25 MN), -De acuerdo al libro "Carta de un Marino Inglés" David TINKER Página 58-, sería la "GLAMOR-GAN" y realizó su rutinario cañoneo naval. Respondieron nuestras piezas de 155 mm y cesó el fuego, retirándose el buque por el radial 170 grados.

~~680.~~ Finalizó otro día gris, en esta vigilia de armas.

El Día 20-May-82 (JUEVES)

La meteorología

681. ~~En el archipiélago~~, al comenzar el día empezó a incrementarse el viento en superficie, mientras se mantenía cubierto (de nubes bajas a ST 300 mts) ~~y el punto rocío siempre próximo a la temperatura ambiente (7.8/7.1) y descendía la presión (de 1.002.8 a las 00:00 a 999.3 a las 04:00)~~. Las ráfagas de viento alcanzaban 42 Km. ~~Durante la mañana se mantuvo esta situación y~~ a las 13:00 comenzó una llovizna que redujo la visibilidad, durando hasta el anochecer.

La actividad del enemigo

682. Este día -(ahora lo sabemos)- la Task Force se encontraba en el día D-1 de la Operación SUTTOM (el asalto anfibio en San Carlos). Ubicada cada vez más próxima y numerosa en los alrededores del archipiélago - aprovechando el factor meteorológico ~~adverso para los defensores - (Anexo PIV-II-43)~~ - realizó ~~fundamentalmente~~ ataques de diversión tendientes a velar el punto donde establecería su cabecera de playa. Por ello ejecutó las siguientes misiones principales.

1) A partir de las 06:30 (~~Y a pesar de la meterología desfavorable~~) PACs (del Invicible) efectúaron penetraciones de diversión, acercándose y retirándose ~~a n/archipiélago~~. Una de estas PAC - alrededor de las 11:00 hs - fué vectoreada para perseguir (aparentemente) a un C-130 (ACUARIO) propio, que pretendió aterrizar en MLV y no lo logró por fuerte viento.

2) A las 12:00, 3 RAF Harriers GR3 (Integrado por el Jefe del Gpo y los 2 Jefes de Escuadrón - Libro SAw pág. 98) atacaron los depósitos de combustibles de nuestra guarnición militar en Bahía Fox, sin encontrar resistencia en el objetivo.

3) A las 17:30, elementos helidesembarcados (nivel Sección) en proximidades de DARWIN, atacaron con armas automáticas a las posiciones de artillería antiaérea de ese sector.

4) A las 20:15, hubo un intento de infiltración de patrullas al W de Pto. Argentino. ~~Diversión~~.

5) 22:00 lanzamiento de bengalas (probablemente desde helicópteros, sobre costa Este de Península San Luis (al N Ba. Anunciación).

6) 22:30 nuevos ataques a Darwin, ahora con armas pesadas (cañoneo naval).

683. Aunque todavía el Comando Argentino no se había percatado, la invasión ya estaba en ejecución.

11

La FAS

~~684.~~ Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último de vigilia (e inactividad) la FAS, aparte de entrenar a sus tripulaciones (~~Anexo PIV-II-41~~) realizó sus operaciones de rutina: Transporte Aéreo a MLV y Explorción/Reconocimiento lejano y cercano:

1) El puente aéreo

a) TC-64 - C-130 "PATO" (Trip. Vcom. CANO - Cap. HRUBIK - My. TORIELLI - S.M. GILIBERTO - S.M. AGUIRRE - S.Aux. FATTORE - S.A. MOLINA), Dep. CRV 14:00 hs. Lanzó contenedores en Bahía Fox (9.000 kgs) a las 16:20 y regresó a CRV Arr. 18:15 S/N. Veamos el informe del ECCO, 1er.Ten. YUSE:

- "En la Bahía Fox se encontraba desplegado el R.I. 8 de CRV y una Compañía de Ingenieros 8 de Sarmiento. Se informó al Jefe Ca. de Ingenieros la misión a cumplimentar en dicho lugar. En circunstancias en que se buscaba la zona mas apta para efectuar el lanzamiento, sobrevolaron la zona dos aviones IA-58 P ucará que, al encontrarse vertical a las posiciones del RI 8 tuvieron que efectuar escape inmediato al recibir fuego de propia tropa. Aparentemente sin dificultades observables. Ante esta situación se solicitó al Jefe Ca. Ingenieros que pusiera en conocimiento de toda la tropa acantonada en ese lugar, la presencia de un avión C-130 que haría lanzamiento de carga dándole todos los datos necesarios para el reconocimiento del mismo, agregándole para conocimiento del personal que todo avión a hélice que sobrevolara la zona era propio. Asimismo se reiteró la presencia del avión C-130 hasta el punto de molestar al Jefe de la citada Ca. Si bien las características de la operación eran de tipo secretas, se quiso evitar que el citado avión fuera derribado por propia tropa. Con la experiencia recogida en el lanzamiento anterior se marcó una zona, de manera tal que el avión efectuara el lanzamiento cualquiera fuese el rumbo de entrada a la zona, y no tuviera que efectuar un cambio de rumbo que demorase la operación. A las 16 hs. se efectuó el lanzamiento con todo éxito, arrojándose aproximadamente dieciocho, bultos tres de los cuales cayeron al agua, a consecuencia del fuerte viento reinante, ~~aproximadamente 18 Kt~~. Los mismos fueron recuperados de inmediato encontrándose a diez mts. de la costa de una ria. Dichos bultos contenían en su interior, ropa de vestir, no ocasionándose ningún tipo de pérdidas, el resto de la carga se recuperó sin novedad.
  Finalizado el lanzamiento, cuando el avión sobrevoló las posiciones del RI 8 se abrió fuego contra el mismo pese a las reiteradas advertencias que se

efectuaron con anterioridad. El C-130 abandonó la zona sin novedad. Horas mas tarde el suscripto requirió ante la Jefatura del RI 8 un enlace radioeléctrico con las posiciones de Puerto Argentino con la intención de conocer el arribo del C-130 a CRV el cual se efectuó sin novedad. La Jefatura del RI 8 se comunicó con el suscripto para informarle de su pesar por los acontecimientos ocurridos con el C-130 y puso en mi conocimiento que el responsable, un subteniente que dio la orden de abrir el fuego había sido sancionado y relevado de su puesto.

Cumplida esta misión el ECCO quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales, que se encontraban en Pto. Argentino; en tres oportunidades se requirió al RI 8 que mantenía enlace con Pto. Argentino que informaría que había finalizado la misión del ECCO en el lugar y que esperaba orden, nunca se tuvo respuesta.

Ante esta situación el suscripto, conjuntamente con su gente se puso a órdenes del Jefe Ca. Ing., pasando a integrar el pelotón del Comando de dicha Compañía, situación que se mantuvo hasta el día 15-jun, fecha en que se efectuó la rendición en Bahía Fox".

b) TC-66 - C-130 -ACUARIO- (Trip. My. PALAZZI - Vcom. SANCHOTENA - Vcom. TRIBIANI - S.Aux. ROMERO - C.P. TORRES - S.P. AREVALO - S.P. SANCHEZ), Dep. CRV 08: hs. sobrevoló vertical BAM MLV, sobre techo y no aterrizó por fuerte viento (11:00 hs) regresando a CRV aparentemente perseguido por una PAC en la zona. Se dirige a CRV conde arribó 13:24 con su carga de vuelta ~~(ver párrafo 686, inc. 1)~~.

2) E y R

a) Lejana:

- TC-92 B-707 - Vcom. PAULIK, Cap. CID, LUCION, OVIEDO y GHIETO. Desp. PAL 07:50, Arr. PAL 17:20.

- TC-91 B-707 - Vcom. ARGUELLES, Vcom. MONTENEGRO, ROSALES, AMENGUAL, WAGNER y VIGNOLO. Desp. GAL 17:30 hs, Arr. PAL 20:20 hs.

b) Cercana (~~Anexo PIV-II-44~~):

- OF 2130 - 1 LR-35A -BOMBO- (Cap. BENZA - 1er.Ten. RONCONI), Dep. GRA 18:38 a zona "V" Arr. 20:51 GRA ~~S/N.~~

- OF 2131 - 1 AC-690 -PLAN MARRON- Dep. TRE 09:30 Arr. TRE 12:30 ~~S/N~~.

- OF 2133 - 1 LR-35A -TIFON- (Cap. MARTINEZ - Ten. CERCEDO) Dep. GRA 19:00 Isla Nueva y adyacencias y

78

Arr. GRA 21:000 ~~S/N~~.

Nuestros Helicópteros

~~685.~~ Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin hacia Bahía Fox, despegando a las 13:00 horas, para cumplir una mision de traslado de personal (6 pasajeros), aterrizando nuevamente en Darwin a las 14:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. QUIÑONES (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 14:20 horas, para realizar traslado de personal y material, aterrizando nuevamente allí a las 15:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C.1ero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 17:10 horas, para realizar traslado de personal y material, aterrizando nuevamente allí a las 17:30 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP).

La BAM Cóndor

~~686.~~ Antes de los ataques nocturnos ~~(párrafo 682)~~ la BAM Cóndor efectuó, entre 13:45 y 16:15, dos salidas de reconocimiento ofensivo -con muy mala meteorología- sobre el límite Oeste y el sector Sud de la Isla Gran Malvinas, ~~sin novedad~~. Ellas fueron:

- A-531 Cap. GRUNET
- A-509 Ten. CALDERON

~~687.~~ También en esta ~~gloriosa~~ Base Aérea de la FAA en Malvinas, se acababa ya la vigilia armada, desgastante, incómoda, frustrante... En las próximas horas comanzarían sus días más heroicos.

1) Dice el informe del Cap. VILA:

- "46. El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap. GRUNERT y Ten. CALDERON. A las 18:30 hs. hay ecos de 2 helicópteros que luego ve la ROA. A las 22:30 hs. hay alarmas de inminente ataque y desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con el FAL cargado. ~~A propósito; ¡Qué cosa que no~~

sirve para nada en una guerra: la pistola!".

79 Continuación Cap VIII ////

CAPITULO VIII

LA BATALLA DE SAN CARLOS (21/27 May 82)

El Día 21 May 82 (VIERNES)

La meteorología

~~688.~~ La noche del 20 may había llegado en el archipiélago y sus adyacencias con niebla/~~neblina~~/llovizna, cubierto con ~~St~~ nubes bajos 100/200 mts. Esta situación (~~Pto rocío - igual a la tempe- rat. -~~) se mantuvo toda la noche hasta las 08:30 del día 21 may, en que, la entrada de una zona de alta presión, desde el Oeste, comenzó a despejar con rápido aumento de la visibilidad.

~~689.~~ Mientras tanto, en el continente, un centro de baja presión al SW de Tierra del Fuego provocó un frente frío orienta- do N/S al Oeste de la cordillera, con precipitaciones y nubosidad baja en esa zona.

La operación "SUTTON"

~~690.~~ El enemigo inició (ya en la noche del día 20) la aproxi- mación a Pto. San Carlos, (en el Estrecho del mismo nombre), bajo el control del Comandante del Grupo de Tareas Anfibias (~~Amphibi- ous Task Group~~) Commodore M.C. CLAPP, que trasladó a la Brigada de Comando 3 RM (reforzada con unidades del Royal Army) bajo el comando terrestre del Brigadier RM Julián H.A. THOMPSON, quien desembarcó y comandó las operaciones terrestres hasta el 30 may en que se hizo cargo de ellas el Gen. (RM) Geremy Moore.

~~691.~~ El Grupo de desembarco ~~Amphibious Task Group~~ estaba compuesto por: el trans- satlántico CAMBERRA, los buques de asalto FEARLESS e INTREPID, los de desembarco SIR PERCIVAL, SIR TRISTAM, SIR GERAINT, SIR GALAHAD y SIR LANCELOT y los buques de apoyo logístico EUROPIC FERRY, NORLAND, FORT AUSTIN y STROMNES. Todos ellos escoltados por el Destructor ANTRIM y las Fragatas ARDENT, ARGONAUT, BRI- LLANT, BROADSWORD, YARMOUTH, PLYMOUTH, ANTELOPE.

~~692.~~ Aproximadamente a las 0100 del 21 may, este Grupo se encontraba ya en la Bahía de San Carlos y Comenzó el desembarco que para el amanecer (08:30) había logrado establecer la cabecera de playa en 3 playas simultáneas (Establecimiento San Carlos; ambas márgenes y Pto. San Carlos).

~~693.~~ Toda la operación se había realizado, hasta este momento sin inconvenientes excepto el derribo de dos helicópteros Gazelle del Escuadrón Aéreo de la Br. Cdo. 3 RM, (el XX411, piloto herido muere posteriormente -Sgt. AP Evans- y el XX402 cuya tripulación -Lt K. Francis/L Cpl. B. Griffin- murió instantáneamente) por parte de una fracción del Ejército Argentino que ocupaba estas adyacencias y que luego se retiró hacia Pto. Argentino (Tte. 1ro. ESTEBAN).

Ataques de diversión

694. Simultáneamente con las operaciones de asalto anfibio, el Grupo de Batalla (~~Carrier Battle Group~~), desarrollaba las siguientes actividades de protección y diversión:

1) Cañoneo naval (06:00 a 09:00) a Goose Green y Darwin por unidades de superficie (HMS ARDENT) desde el Estrecho San Carlos (~~Anexo PIV-III-I~~).

2) Ataque aéreo a Howard. ~~Una misión adjudicada por el control aéreo, sin planificación predispuesta a~~ un GR 3 solitario que sobrevoló dos veces las posiciones argentinas sin localizar blancos y fue derribado (blow pipe del E.A.) en el 2do. pasaje (piloto eyectado y prisionero (Flt.Lt. J. GLOVER).

3) A partir de 05:00 aproximadamente comenzó la actividad de PAC en previsión del ataque aéreo argentino; estas secciones se relevaron durante todo el día y algunas fueron derivadas a ataques (como el de Howard y el que sigue).

4) Ataque a helicópteros propios en Monte Kent por aviones GR 3 (~~hora :~~) destruyó 1 Chinook CH-47, 1 Puma y 1 Bell 1 H de aviación de Ejército.

5) Ataque terrestre (elementos ~~SAS~~ Comando) a Darwin y posiciones de FAA de Goose Green, antes del alba.

Los pensamientos de un Aviador de caza

695. En nuestro continente, uno de los integrantes de la FAS, estacionado en la BAM San Julian meditaba así:

"En la madrugada de ese día, Gran Bretaña inicia el desembarco. La noche anterior nuestro Canciller había hablado por televisión, y expresado: "Ya no queda nada por hacer, vamos a la guerra". Desde horas antes yo sabía que integraba las tripulaciones que saldrían en la segunda oleada".
"Esa noche, luego de ver el noticioso, me fuí a la cama. No estaba demasiado preocupado, había ya superado todos los interrogantes de mi alma; estaba decidido a luchar; es más; no quería la guerra, la causa era noble y justa su reindivicación".
"Durante mi vida profesional, había participado en las Unidades de Caza, junto a mis Camaradas y amigos de charlas de asados, nos sentíamos entonces y nos sentimos ahora orgullosos de nuestra especialidad".
"El espíritu de todo piloto de caza es muy particular, tiene algo de lírico y bohemio, pero posee una firme personalidad, cuyo comportamiento quizás se asemeja al de los pumas. Estos, cuando están en pareja, se disputan la presa ferozmente, pero apenas se los ataca se aglutinan inmediatamente".
"Es por ello, que todo piloto que alguna vez formó

80

parte de una Unidad de Caza, tiene algo en común, quizás, su desafío a la vida, su osadía, su intrepidez, que hace que se unan ante el peligro, se protejan unos a otros en sus tácticas aéreas, sean camaradas y leales amigos. En definitiva, formen un grupo humano disciplinado, profesional, austero y combativo, con un gran sentido del honor y la lealtad"

"Fueron estos pensamientos y recuerdos de esa noche que me hiciera presentir la llegada de nuestra hora; me empujaba la voluntad de dar el ejemplo".

(My. G. PIUMA J.)

LA REACCION AEREA EN EL ARCHIPIELAGO

~~696~~. El CATOM (Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas) al ir tomando progresivamente conocimiento de la materialización del asalto anfibio en San Carlos y de las operaciones aeronavales de ataque a nuestras defensa (terrestres y aéreas), alertó en especial a la BAM Cóndor, en la madrugada; la única unidad aérea de combate que poseía, al tiempo que informaba la situación a la FAS, en CRV.

LA BAM CONDOR

~~697~~. La red de observadores del aire (ROA) que tenía un puesto sobre el Estrecho de San Carlos, a la altura de la BAM Cóndor en la posición PUNTA CANTERA (Alf. EGURZA + Sold. CORONEL) mantenía informada a la Base de las evoluciones de algunos buques, que divisaba en el estrecho y en especial de la fragata (HMS Ardent) que cañonaba directamente al radar ELTA de la citada BAM y las proximidades de la pista. Bajo este cañoneo se trasladó dicho radar al Sur de la pista, acción en la caul resultó levemente herido el Ten Darío VALLAZA. Toda su fuerza aérea consistía en 6 IA 58 (Pucará) y sus pilotos correspondientes. La escuadrilla prevista para accionar primariamente era la TIGRE cuyos integrantes eran: Nro. 1 Cap. BENITEZ, Nro. 2 Ten. BREST; Nro. 3 1er.Ten. MICHELOUD y Nro. 4 My. TOMBA (Voluntario en BAM CONDOR, dado que no pertenecía orgánicamente al Escuadrón Pucará. Sus funciones anteriores eran de cursante en la ESGA de la FAA, en Bs. As.).

Escuela Superior de Guerra Aérea

~~698~~. Al comenzar el cañoneo naval (06:00) se reunió a dicha Escuadrilla en el Puesto de Operaciones de la BAM, se le puso en situación y se ordenó su despegue, por secciones, para tareas de reconocimiento ofensivo. La Base soportaba un preciso y constante cañoneo naval (salvas cada 90 segundos) y en esas condiciones la Ella debía despegar. Los pilotos se guarecían en un bunker construido en la cabecera de pista y desde allí, cuando los mecánicos tenían listo el avión, corrían (entre andanada y andanada) (~~Anexo PIV-III-2~~) hacia el avión y despegaban de inmediato. Así lo hizo inicialmente el Jefe de Ella. Cap. BENITEZ (A-531) quien voló -solo- a la zona de desembarco y confirmó la presencia de los buques de asalto, pero fué derribado por Blow Pipe en proximidades de "The Gap"; se eyectó y tras larga odisea (ver

un misil

"Dios y los Halcones" o Halcones sobre MLV. ?

libro Cap. CARBALLO) regresó al anochecer a la BAM CONDOR.

699. Por tener ya listos sus aviones despegaron antes que el Jefe de Sección) el Nro. 4 My. TOMBA (A-511) y el Nro. 2 Ten. BREST; atacaron con cohetes y cañones, posiciones terrestres enemigas en proximidades de Darwin, al Nro. 2 le fallaron las coheteras y se le ordenó dirigirse a BAM MLV. TOMBA volvió a la Base y orbitó en su proximidades hasta que pudo despegar el Jefe de Sección - 1er.Ten. MICHELOUD. Ambos se reunieron y dirigieron hacia el objetivo (helicópteros en Cerro BOMBILLA) pero no los encontraron. Pasó un Harrier, trataron de perseguirlo, sin lograrlo por la diferencia de velocidad; se dirigieron a la cabecera de playa y fueron atacados con cohetes antiaéreos (no ubicaron blancos en la superficie). Se les ordenó dirigirse a Pto. Argentino (desde Operaciones BAM CONDOR) allá fueron orbitando sobre el mar (observando el faro), tratando de enlazar VHF con BAM MLV, cosa que no consiguieron (habían soleccionado una frecuencia errónea) y por lo tanto no se acercaron a la citada BAM y regresaron a BAM CONDOR. Allí se les asignó otro OM: Casa en colina, próxima a la BAM", donde se estimaba había elementos SAS que reglaban el tiro naval sobre la Base. Atacaron con cohetes certeros y la casa desapareció. Posteriormente les asignaron otro blanco, más al Norte, pero fueron interceptados por 3 Sea Harriers (Libro AWSA pág. 110/111) que derribaron al Pucará de TOMBA, quien se eyectó a 5 mts. del suelo y caminó hacia la BAM CONDOR (en su tramo final a bordo de un helicóptero Bell 212 de la VII Brigada Aérea - Matricula H-85 - tripulación Ten. LONGAR / Ten. BREA / C.1ro. PALACIOS / C.1ro. QUIÑONES). El 1er.Ten. MICHELOUD escapó entre cañadones, razante y luego de un amplio rodeo aterrizó en su base. Eran ya las 10:00 hs. aproximadamente.

700. En horas de la tarde (16:00 hs) los dos aviones restantes fueron replegados a BAM MALVINAS (A-533 TEn. GIMENEZ y A-516 Ten. CRUZADO), donde Arr. 16:45 hs.

<u>LA BAM MALVINAS</u>

701. Desde ésta Base, donde operaban los Mc 239 de ARA, subordinados al Componente Naval del TOM-Clte. OTERO - se efectuó una salida con un avión de este tipo, tripulado por el TC OWEN CRIPPA que se dirigió (10:05 hs.) al Pto. de San Carlos y atacó (cohetes ZUNNI y Cñ), bajo el fuego, a la fragata HMS Argonaut, averiandola en su cubierta y regresando a la base S/N.

702. Esta Base, ahora sin mayores ataques, dado que el enemigo había concentrado sus fuerzas en el Estrecho de San Carlos, servía de alternativa para los Pucará de BAM CONDOR y además seguía siendo el único modo de comunicación con el continente; por todo ello el celo de sus defensores se extremaba.

~~Entra en Acción la FAS~~ <u>El Callejón de las Bombas("Bomb Alley")</u>
~~(Anexo PIV-III-3)~~

703. Las primeras informaciones que confirmaban el asalto anfibio llegaron al CFAS (procedentes del CATOM) alrededor de las

84

09:00 Previamente se habían alertado las unidades y a partir de dicha hora comenzaron a emitirse las órdenes ~~para~~: de ataque

1) Primera Oleada, constituida por:

a) OF 1181 - 3 M5 -ÑANDU- 1 MK 17 Dep. GRA 09:44 Hs. (Trip. Nro. 1 Cap. ROHDE, Nro. 2 Ten. BEAN, Nro. 3 Cap. JA-NNET). Atacaron (10:32) a buques ~~dentro~~ de un grupo de 3 en el Estrecho de San Carlos (HMS Broadsword, Argonaut y Plymouth). El Nro 2 Ten. Pedro Ignacio BEAN fué derri-bado por un misil Sea Wolf lanzado desde la Broadsword en final de tiro, se eyectó pero no fue recuperado (primera baja ~~héroe~~ de Argentina en la Batalla de San Carlos), los restantes regresaron a GRA 11:20 hs. tras lanzar sus bombas. ~~Esta Escuadrilla fue la primera de la FAS- en atacar los buques en el Estrecho~~. Efecto: HMS Broadsword averiada con más de 40 impactos de cañon.

b) OF 1182 - 3 M-5 -PERRO- 1 MK 17 Dep. GRA 09:45 hs. (Trip. Cap. MORENO, Ten. VOLPONI, My. MARTINEZ). Llega-ron al objetivo 10:31, a la misma zona , y atacaron, ~~por primera vez~~, a la fregata HMS ANTRIM alojándole dos bombas que no explotáron y alcanzándola con impactos de cañón, lo que le provocó considerables daños. Los "Pe-rros" escaparon a máxima velocidad, perseguidos por una PAC del 800 Sgdn (LT. HALE que disparó un AIM-9L) fuera de distancia ~~(Anexo~~ (AWSA pág. 109) y regresaron ~~sin otra novedad~~ a GRA 11:24 hs. Los daños causados a esta fraga-ta obligaron a que ~~ella solo~~ fuera usada en el futuro como buque de enlace Malvinas-Georgias.

c) OF 1183 - 3 M5 -LEON- 1 MK 17 SJU 09:55 (Trip. Cap. DIMEGLIO, Ten. CASTILLO) (el Nro. 3 no decoló por téc.). Llegaron al Estrecho (10:40) y atacaron nuevamente con bombas a la ANTRIM - UN (1) impacto en la fragata y se alejaron. Aterrizaron en SJU a 11:21. Compartieron el honor, junto a los perros, de haber sacado de servicio operativo a esta unidad por el resto del conflicto.

d) OF 1184 - 3 M5 -ZORRO- 1 MK 17 SJU 09:53 (Trip. Cap. DIAZ, Ten. AGUIRRE, Cap. DELLEPIANE. Llegaron al OM (Frag. BRILLIANT) a las 10:35 pero falló el mecanismo de lanzamiento de bombas y solo atacaron con cañones, im-pactando pero con mínimos daños. Regresaron ~~sin novedad~~ a SJU ~~a las~~ 11:34.
Veamos el relato del Jefe de Ella. (Cap. Raúl A. DIAZ).

- "La mañana del 21 de mayo amaneció totalmente nubla-do y con niebla en el AD. San Julián. Las tripula-ciones de los Escuadrones de M-5 Dagger y A-4C allí desplegadas, presuponíamos un día de inactividad aérea dado las adversas condiciones climáticas.
Nos dedicamos como lo hacíamos en cada momento dis-ponible, a estudiar los perfiles de vuelo óptimos hasta las Islas Malvinas, a analizar las capacidades

y limitaciones del enemigo y sobre todo a extraer las mejores enseñanzas de las misiones ya realizadas.

En ese contexto, sabíamos de nuestras magras probabilidades de entablar un combate aéreo contra los SH ~~ingleses~~, producto del escaso combustible que teníamos para atacar blancos terrestres en la zona de las islas y a su vez alcanzar alturas ventajosas para combatir contra las PAC enemigas. De allí que descartamos incluso, el llevar misiles Aire-Aire.

Siendo oficial de operaciones del Escuadrón Mirage 5 Dagger, me correspondía determinar las "Tripulaciones de Alerta" ante una eventual misión. En esta tarea me encontraba cuando llegó una comunicación urgente. Amplia fue nuestra sorpresa al enterarnos que los ingleses estaban comenzando a instalar una cabeza de playa en el Puerto San Carlos.

De los primeros indicios llegados a través del Comando de la FAS nadie dudó en la necesidad de iniciar un ataque aéreo, aún con una situación meteorológica marginal.

Como suponíamos, las Ordenes Fragmentarias comenzaron a llegar. A los M-5 nos ordenaban atacar con cañones y 2 bombas BRP de 250 kgs. la actividad se hizo intensa, nuevamente hubo estudios de las navegaciones a ese punto de ataque, se procedió a requerir todos los datos sobre la meteorología, tanto del objetivo como de toda la ruta, a analizar cuidadosamente la geografía del terreno circundante al lugar del desembarco, a definir cual sería el accionar ante la indudable presencia de CI inglesa, la cual estaría ejecutando un paraguas defensivo de la cabeza de playa.

CI = caza intercepción

Decidida la FAS a intentar un ataque masivo a la incipiente posición inglesa, ordenó el despegue de nuestros aviones.

"Debí cumplir la OF 1184 la cual nos designaba en indicativo "ZORRO" y que estaba destinada a batir objetivos navales en el canal San Carlos y a atacar las fuerzas desembarcadas, mi cargo era el de Jefe de Ella y llevaba como numeral 2 al Ten. Aguirre y como 3 al Cap. Dellepiane, este último era la primera misión cumplía hacia las Islas; para mí era la tercera.

Durante la reunión previa al vuelo se recalcó los procedimientos para atacar con escasa visibilidad y bajo techo de nubes. Yo en los aviones, listos para poner en marcha el reactor, vimos el despegue de la Ella de M-5 que nos precedía.

Los controles se hicieron rápidamente y nos colocamos también en posición para despegar, al dar máxima potencia mi avión giraba hacia la derecha producto de una falla en el freno de la rueda izquierda, tomé la decisión de hacer despegar inicialmente a los numerales y luego, una vez liberada totalmente la

pista inició el decolage normalmente. Reunida la Ella se navegó hacia la isla sin incidentes, durante el vuelo se pudo visualizar como el tiempo mejoraba rápidamente, las nubes y la niebla se disipaban. Proximos a la isla Gran Malvinas descendimos iniciando una navegación rasante hacia el Canal San Carlos, cuando nos preparamos para iniciar el ataque tomamos contacto con la Ella que nos precedía, la misma confirmó la existencia de un elevado número de navíos en el Canal, se encontraban apoyando la actividad de desembarco, la sorpresa del ataque aéreo fue total, los ingleses suponían que la situación meteorológica imperante hasta unos minutos antes se mantendría, afectando así la actividad aérea de la FAS.

Por ello no tenían inicialmente una cobertura aérea para defensa de las fuerzas de desembarco.

Cuando arribamos al Canal San Carlos, a escasos metros de las elevaciones circundantes, el panorama visto superó las espectativas que mentalmente habíamos concebido. Pudimos ver claramente el dispositivo defensivo de la Royal Navy, los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco en una especie de semicirculo. Nos dirigimos a máxima velocidad (aproximadamente a 530 kts/ 980 km/h) hacia una de las fragatas más cercanas. La aproximación se realizó a escasa altura del agua y con formación en línea de los 3 aviones. A partir de una distancia de 1.000 mts. se comenzó a atacar a una fragata tipo 22, probablemente la "Brilliant", con disparos de cañones, esto quedó registrado en una filmación de la mira del avión, se observa en la película los impactos en su línea de flotación.

En el momento de encontrarnos en la distancia para disparar las bombas, hubieron fallas en el sistema de lanzamiento, producto probablemente del bloqueo del mismo por el intenso frío o por las condicones a las que se encontraron expuestos los aviones durante este conflicto.

La fragata no alcanzó a responder el ataque, probablemente debido a la rapidéz del mismo, solo intentó salir de nuestra puntería adoptando máxima velocidad en un rumbo normal a la trayectoria propia.

No se observó disparo de sus temibles misiles SA SEAWOLF ni de sus cañones antiaéreos, tenía también un helicóptero posado en la plataforma de popa. Sin embargo otro navío que estaba a nuestra derecha, cuando nos detectó, inició un intenso cañoneo antiaéreo contra nuestra escuadrilla, felizmente no fue efectivo.

Al pasar sobre la fragata fragmentos de su estructura desprendidos por nuestro ataque, impactaron contra los tanques de combustibles pendulares de los aviones sin llegar a perforarlos.

Luego se realizaron maniobras defensivas para evitar

los misiles que pudieran provenir de los navíos circundantes. La situación era deficil, el accionar de la defensa antiaérea naval buscaba formar corti- nas de metralla. Más que impactar a los aviones por puntería directa, parecía buscarse su derribo por impactos circunstanciales.
El espectáculo era singular, columnas de agua, este- las de misiles, explosiones de la munición antiaé- rea, luces de los proyectiles trasantes, junto todo en una danza sin igual.
Tomamos altura hacia el continente, al que arribamos en una navegación sin incidentes. Habíamos sido testi- gos directos de un gran despliegue de medios de combate el que los ingleses estaban comprometiendo para usurpar nuevamente las islas.
Nuestra impotencia: pensar que escasos eran nuestros medios aéreos para distruir al enemigo y hacer que su empresa no fuera aceptable.

- "Relato del Ten. AGUIRRE FAGET: Siendo numeral 2 en esta misión, tampoco me salieron las bombas, al hacer el escape sentí un fuerte ruido metálico. Al aterrizar en San Julián vimos p;erforaciones en los tanques exteriores, en un cono de toma de aire y una esquirla de unos 10 cm. de ancho entró por la parte inferior de la nariz atravesándola (50 cm. aprox.) y se frenó en el eje de la pedalera sin rozarme los pies. La antena de VHF (que también fué perforada) la usaron los mecánicos del Escuadrón Técnico como "amuleto"; la tenían coalgada a la entrada de un bunker y me la obserquiaron al finalizar el conflic- to.

e) OF 1185 - 2 MIII -AGUILA- -MAGIC- GAL 09:56 en salida de cobertura (Trip. Cap. HUCK, 1er.Ten. SELLES). Arribaron a MLV a FL 350/400 pero no lograron enlazar con el CIC MLV y regresaron (habiéndosele disparado un misil acci- dentalmente al Nro. 1) a GAL 11:19.

f) OF 1186 - 2 MIII -CONDOR- -MAGIC- GAL 10:01 cobertura (Trip My. SANCHEZ, 1er.Ten. MAGGI). Arribaron a MLV sin poder enlazar CIC. regresando ~~sin novedad~~ a GAL 11:19.

~~704.~~ Había finalizado la primera oleada (11 salidas de ataque y 4 cobertura) con un solo avión propio derribado pero con duros resultados para el enemigo, con varios buques averiados y dos fragatas la HMS BROADSWORD y HMS AMTRIN heridas seriamente. El "Valle de las bombas" (Bomb Alley) con que los británicos rebau- tizaron a nuestro Estrecho de San Carlos, había surgido a la consideración mundial.

2da. Oleada

~~705.~~ Ya a las 06:36 había despegado de PAL un KC-130 (rea- bastecedor), el TC-70 -TIGRE- (ver párrafo 713) y para esta hora

Hawker Sideley   Punto (PCRA)

(11:00) se encontraba orbitando en su ~~PCRA,~~ listo para reabaste-cer a los A-4; el otro Hèrcules C-130 TC-69 que Dep. GAL 14:02 y proveyò REV a A-4 en regreso de los objetivos atacados en el Estrecho. Tambièn se encontraba desde la primera oleada (09:30) en el aire, el aviòn HS-125 (RAYO) ~~(ver pàrrafo 714, inc. 2)~~. Este ahora controlaba la 2da. oleada, que fue lanzada -desde SJU- cuando estaba regresando la primera.

1) OF 1187 - 3 A4C -TERO- 1 MK 17 - Dep. SJU 11:17. Esta Escuadrilla tuvo problemas tècnicos en el REV regresando su Jefe y su numeral. Quedaba solo el Teniente LOPEZ, Nèstor Edgardo, quien en su bautismo de fuego, se incorporò a la Secciòn siguiente que se acercaba al PCRA y que resultò ser la PATO a la cual le fallò tambièn el numeral (Alf. MARTI-NEZ) por mismos problemas (REV).

2) OF 1188 - 3 A4C -PATO- 1 MK 17 - Dep. SJU 11:25 (Trip. Cap. ALMOÑO, Ten. LOPEZ, 1er.Ten. MANZOTTI, Daniel Eduardo. Pero se agregò a esta secciòn, un nuevo integrante, el guìa de la secciòn posterior (OF 91 -RONDO-) Cap. GARCIA, que habìa despegado, solo, pues a su numeral (Alf. ISAAC) le habìa fallado el aviòn en la puesta en marcha. Quedaba entonces esta Escuadrilla, luego el REV, integrada asì: Nro. 1 Cap. ALMOÑO, Nro. 2 Ten. LOPEZ (C-309), Nro. 3 Cap. GARCIA, Nro. 4 1er.Ten. MANZOTTI (C-325). Partieron del REV a las 12:54 ya estaban pròximos al punto 1 (51 Grados 00 minutos S / 60 Grados 00 minutos W) en ruta correcta al OM. sobrevolaron la Gran Malvina y pròximos al poblado "Chartres" fueron interceptados por una PAC de SEA HARRIERS del 800 Sgdn (Hermes). (Neill Thomas - XZ 492 y Mike BLISSETT - XZ 496). Los A4C debieron desprender sus bombas y escapar, intercep-tados eficazmente (HMS BRILLIANT cumplìa de CIC) no tenìan màs que cañones para defenderse; los SEA HARRIERS, lanzaron sus eficaces SIDEWINDERS AIM-9L que impactaron en los A-4C del 1er.Ten. MANZOTTI y del Ten. LOPEZ, visualizàndose una eyecciòn propia y otra de un piloto inglès, quien en el combate aèreo aparentemente perdiò el control de su aviòn, eyectàndose un instante antes de que èste impacte contra el suelo. El piloto argentino eyectado (supuestamente el 1er.Ten. MANZOTTI) aparentemente muriò debido a la alta velocidad que tenìa al salir de la cabina de su aviòn. Todo esto ocurriò al Sur de Puerto Chrismas (Navidad), en cada-ver apareciò el dìa 24-may ~~(ver pàrrafo 759)~~. Regresaron el PATO 1 y 3 y Arr. SJU 13:47.

3) OF 1189 - 3 A4B -MULA- 1 MK17 - GAL 11:30. Integrada ini-cialmente por el Cap. CARBALLO C-204, Ten. RINKE C-231, 1er.Ten. CACHON C-250, Alf. CARMONA C-214. CACHON regresò por fallas en el reabastecimiento en vuelo, por lo que continuaron 3 aviones. Efectuaron el cruce, y ya sobre la Gran Malvinas RINKE, tuvo falla de transferencia de combus-tible por lo que se le ordenò regresar. Ya en el Estrecho San Carlos encontraron un buque de gran tamaño (algunas publicaciones lo dan como el Rìo Carcaraña Argentino) pero esto es totalmente falso, pues los pilotos ya conocìan de

su posición (Bahía Rey) y evidentemente el buque atacado fue un transporte que esperaba tropas especiales inglesas que intentaban un sabotaje en Darwin. CARMONA lanzó su bomba pese a la indicación en contrario del guía (simultá-nea) que evidentemente llegó tarde, por lo que se le ordenó regresar a su Base (ya no tenía armamento restante), que-dando entonces el Cap. CARBALLO, totalmente solo, para proseguir el raid, que continuó hacia el norte, por la costa este del estrecho San Carlos, en donde encontraría (en Bahía Ruiz Puente) a la fragata HMS ARDENT, allí la atacó lanzando su bomba MK 17 (1.000 lbs.) y escapó perse-guido por los cañonazos de la Fragata; Los MULA regresaron a GAL a las 14:30 Hs.
Este ataque y los posteriores a la fragata HMS "ARDENT" fueron observados por el Teniente EGURZA y el soldado CORONEL desde PUNTA CANTERA, quienes fueron testigos de su agonía y posterior hundimiento.

4) OF 1190 - 3 A4B -PICO- 1 MK 17 - Dep. GAL 11:30 - Cap. PALAVER C-207. Ten. GALVEZ C-221, 1er.Ten. GUADAGNINI C-212, Alf. GOMEZ C-226, esta sección, de la cual un numeral regresó desde PCRA por fallas en el REV, logró llegar (2 aviones) a la zona del OM, estrecho de San Carlos, al que recorrieron de Sud a Norte sin visualizar ningún objetivo naval. Arr. GAL 14:30.

706. Finalizaba así la 2da. oleada, la de los A-4 que, entre las 11:17 y 14:05 había signado el hundimiento -unas horas poste-riores y complementado con otros ataques- de la fragata tipo 21 HMS ARDENT. Aunque también allí Habían quedado para siempre, en nuestra Gran Malvina, otros dos gloriosos halcones.

<u>3ra. OLEADA</u>

707. Se integró con el segundo empleo de los M-V y M-III y A-4.

1) OF 1196 - 3 A-4B -ORION- 1 MK 17 - Dep. GAL 13:33 y OF 1197 - 3 A-4B -LEO- 1 MK 17 - Dep. GAL 12:30, LEO (Trip. 1er-.Ten. FILIPPINI C-215, Alf. VOTTERO C-224, Ten. AUTIERO C-240), ORION (Trip. 1er.Ten.VELAZCO C-225, Ten. OSSES C-239, Ten. ROBLEDO C-222). Por fallas del ORION Nro. 1 (1er.Ten. VELAZCO) los ORION 2 y 3 se integraron a la Ella. LEO, quedando así formada la "super escuadrilla LEO" de 5 a-viones al mando del 1er.Ten. FILIPPINI. Se dirigieron di-rectamente a MLV sin efectuar REV (lo harían al regreso si era necesario) y arribaron al Estrecho dirigiéndose razante hacia Pto. de San Carlos, divisaron una fragata T-21 (La HMS ARGONAUT) que trató de refugiarse en la sombra de un acantilado. Los cinco aviones, en escalonado táctico a la izq. se lanzaron sobre ella y atacaron con cañones y bombas en intervalos mínimos, alojandole dos bombas que no explo-taron (LIBRO AWSA pág. 115). Eran aproximadamente las 14:37. La Ella regresó intacta a GAL 15:30. La Argonaut cumplió solo funciones de CIC y A Ae por algunos días más

84

~~tarde~~ y luego fue retirada a GB. Allí el 1er Ten. FILIPPI-NI, rozó la antena de la fragata con el tanque suplementa-rio de combustible de su avión, Y ~~que~~ perdió el cono de cola mientras la antena de la fragata quedaba doblada. Veamos el relato inglés (FAW pág. 302).

- "La Argonaut entró al Estrecho de San Carlos el 20-may como escolta del Grupo Anfibio para los desem-barcos del 21-may, antes de tomar posición al NW de la cabecera de playa para actuar como piquete radar en compañía de la Broadsword y Coventry. Durante los "raids" aéreos del 21-may la "ARGONAUT" fue atacada después de las 10:00 hs. por el T/N CRIPPA en un MB-339 A (0766/4 A-115) con cañones y cohetes causando daños al sistema "Seacat" y heridas a 3 marineros. Despuées de un pasaje sin efectividad de los M-V Dagger fue atacada luego, a poco de las 10:30 por cinco A-4B. Skyhawk y el buque fue impactado por dos bombas de 1000 lbs que afortunadamente no explo-taron. Sin embargo sus motores (máquinas) fueron puestas fuera de servicio y perdió el timón, estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados (es-tallido espontaneo de tres misiles SEACAT) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros fueron muertos y tres heridos en este ataque. Su (helicóptero) Lynx escapó a los daños. La nave fue luego remolcada por la Plymouth.
  Después de eficientes reparaciones para mantenerla a flote, fue declarada operacional el 26-may y reasu-mió sus funciones antiaéreas en el Estrecho. Sin embargo por poco tiempo, ya que fue reemplazada por la "MINERVA" que llegó a tomar su lugar 29/30 MAY y la ARGONAUT navegó -hacia el Este- para encontrarse con el buque de reparaciones (Stena Seaspread).
  Una inspección detallada reveló que los daños eran tan severos que imposibilitaban su continuidad en el TOAS y se le ordenó regresar a Inglaterra el 05-jun-82". ~~Nuestros 5 halcones aterrizaron en GAL entre las 14:30 y 15:30 hs.~~

2) OF 1193 - 3 M-5 -CUECA- 1 MK 17 - Dep. GRA 13:55 - Trip Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNHARDT, 1er.Ten. LUNA. Esta Ella., luego del despegue se enteró, que la sección (OF 1194 - 2 M-5 -LIBRA- 1 MK 17 - Trip Cap. CIMATTI, Cap. ROBLES que habían despegado inmediatamente después (15") desde el mismo AD, se volvía -el Nro. 1 Cap. CIMATTI- por perdida de aceite del motor ya que le es notificado por su Nro. 2 que deja una estela de humo negro, por lo tanto le entregó su Nro. 3 (1er.Ten. LUNA) al LIBRA 1.
Quedaron así formadas 2 secciones:
-CUECA: Nro. 1 Cap. MIR GONZALEZ, Nro. 2 Ten. BERNHARDT.
-LIBRA: Nro. 1 Cap. ROBLES, Nro. 2 1er.Ten. LUNA.
Efectúaron el cruce en tiempo claro ilimitado, pero al arribar a la Gran Malvina encontraron una capa 8/8 St (sin claros) cuyo techo no superaba los 50 mts. Debieron descen-

der a rasante, pues estimaron que estaban ya dentro del alcance del radar de vigilancia de los buques británicos. (en realidad ya habían sido detectados por la "Brilliant" que de inmediato vectoreó hacia ellos la PAC de Lt Cdr FREDERIKSEN y S/LT A.J. GEORGE), los Cueca descendieron en formación cerrada, penetraron las nubes buscando el suelo para seguir visual sobre el estrecho. En dicho descenso, cuando habían salido de las nubes se encontraron entre cerros, por un desfiladero; el ahora LIBRA 2 (1er.Ten. LUNA) fue interceptado y derribado por un Sidewinder de un Harrier del 800 Sgn (Hermes) Lt Cdr Frederiksen sin ser advertido por el resto de la formación. (en realidad decla- raron al regreso, que LUNA se había estrellado contra un cerro, aunque afortunadamente no fue así, el piloto se eyectó, quedando herido, pocos instantes antes de que su M- 5 se estrellara, y fue posteriormente recuperado.
Los tres restantes continuaron inconmovibles hacia su OM (14:48) (Los Sea Harrier que los perseguían, al entrar en la zona de protección antiaérea de los buques británicos, se alejaron por seguridad. Los M-5 entraron (de S a N) al Estrecho y atacaron una fragata T-21 (la ARDENT), (sin haber visualizado humo ni fuego en cubierta, pese a que este era el segundo ataque que erecibía por parte de la FAA), con cañones y bombas, alcanzándola y luego de esqui- var en el escape los misiles que aún lanzaba la maltrecha fragata, regresaron a su Base (GRA) a las 15:28. Veamos el relato inglés (FAW pág. 302):
- "ARDENT fue atacada por un Skyhawk solitario alrededor de las 12:55, pero fue en el ataque de los Dagger del Grupo 6, alrededor de las 14:40 que ella fue impactada por una bomba que destruyó el (helicóptero) LYNX (XZ 244) y demolió el techo del hangar, mientras que una segunda bomba (que no explotó) fue alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, fue ordenada dirigirse al NW a fin de unirse a los otros buques en el Estrecho para protección".

3) OF 1199 -LAUCHA- 3 M-5 - 1 MK 17 -Trip. Cap. DONADILLE, My. PIUMA, 1er.Ten. SENN. Dep. SJU 14:00 hs. (derribados los tres 14:58 OM). Este es el relato de uno de sus componen- tes, el actual Vcom DONADILLE: "Debido a la demora en poner en marcha del número dos (2), y a los fines de no alterar el horario de arribo sobre el OM, el Jefe de la escuadrilla "RATON" cambió el órden de despegue y por consiguiente el de arribo, con el Jefe de la Escuadrilla "LAUCHA" (1er Ten ROMAN). Esta acción era factible pues la autonomía disponi- ble operando desde la BAM San Julián, no permitía más que una trayectoria casi directa hacia el objetivo. La navega- ción se cumplió normalmente, adoptándose un perfil de vuelo en forma de escalones descendentes hacia el objetivo, de manera que a unas ciento veinte (120) millas del lugar de ataque la Escuadrilla estaba en vuelo rasante sobre el agua. Llegamos a las Islas de los Salvajes sólo con veinte segundos de atraso con respecto a lo previsto. Las condi- ciones meteorológicas eran: 8/8 de St. y Sc. a unos 400/500 metros, con la visibilidad reducida, a veces, por llovizna-

nas. Una vez que ingresamos en la Gran Malvina, se escuchó, proveniente del OCAT en vuelo, la información de que había gran actividad de Harriers en la desembocadura norte del Estrecho de San Carlos. Estando aproximadamente a un (1) minuto de vuelo del Estrecho y con la Escuadrilla formada en linea, con una separación entre aviones de unos 200/300 metros, el numero tres (3) que estaba formado a la derecha, informó: "atento, tenemos un avión a la derecha". El suscripto, que se desempeñaba como número uno (1), miró hacia la dirección indicada viendo a otro avión, a unos 1000 metros del númeroi tres y volando en el mismo sentido, unos trescientos metros más alto. En principio me pareció el perfil de un A-4B. Un hecho que me llamó la atención fué que esta aeronave iba alcanzando la linea de frente formada por la Escuadrilla, por lo cual se deducía que llevaba una velocidad mayor a los 520 nudos que mantenían nuestros M-5D. En ese mismo instante el piloto inglés divisó al "RATON" tres, iniciando un brusco viraje hacia este. Esta acción me permitió identificar al avión como un Sea Harrier, pues pude verlo en planta. Inmediatamente ordené eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo, el numeral tres tardó en reaccionar, por lo que reiteré la órden (posteriormente este, que era el Cap SENN, me dijo que el avión que el había visto era otro que venía en una trayectoria a 90 grados de la nuestra, razón por la caual había demorado el viraje. Ante lo dificil de la situación, pues el Sea Harrier estaba acomodándose en una buena curva de persecución con respecto al tres, comencé a hacer fuego con mis cañones tratando de distraer su atención, cuando lo tenía a unos 700 metros. Esto hizo que el inglés abandonara al tres y tratara de pasar por debajo y un poco adelante mio. Inmediatamente pique mi avión, apuntando con la nariz a un punto por el cual debería pasar el avión de mi oponente y mantuve apretado el disparador mientras nos cruzábamos. No pude advertir la trayectoria de los disparos por no tener munición trazante, tampoco pude advertir impactos en el oponente pues el cruce fué muy fugaz, debido a las velocidades sumadas de los dos aviones al estar de frente, a lo que se sumó la proximidad del suelo que requirió de toda mi atención, logrando salir de la maniobra con mínima altura (30/40 mts.). Al salir en viraje hacia la derecha casi tuve que invertir mi avión pues me crucé muy cerca con mi numeral tres, que había iniciado un viraje hacia el mismo lado que yo. Una vez finalizada esta maniobra, recibí el impacto de un misil inglés, que dejó a mi avion totalmente fuera de control, logrando eyectarme un instante antes de que este colisione contra el suelo. Durante el combate no pude ver la suerte que había corrido mi numeral dos (My PIUMA). Luego del descenso en paracaidas, si bién tenía serios trastornos de visión debido a la alta velocidad con que me había eyectado, pude caminar aproximadamente unos veinticinco (25) kilómetros hasta llegar por mis propios medios hasta Puerto Howard, luego de haber pasado una noche al aire libre. La PAC británica estuvo integrada por Lt Cdr N.D. WARD (2A 175) y Lt S.R. THOMAS del Escuadrón

801 (Invincible). Las apreciaciones del My. DONADILLE y My. PIUMA, posteriores a este combate coinciden en declarar que ambos dispararon sus cañones, desde muy cerca a un Harrier de esta PAC y creen haber impactado en el mismo. De confirmarse sería este un brillante logro de nuestros cazadores en el combate aire-aire (y el único caso de daños o derribo A-A en todo el conflicto por nuestra parte). Veamos lo que, en 1986, dice el libro FAW de la R.N. (pág. 217): "Mientras WARD se comunicaba con Brilliant, el y THOMAS estaban cruzando la costa Este de la Gran Malvina, cerca de Puerto Howard. WARD de pronto se dió cuenta que había perdido de vista y contacto de radio con THOMAS (su numeral). Preocupado y luego de una breve busqueda de él, WARD informó al Invincible que el estimaba que THOMAS había sido derribado. En realidad el había recibido algun impacto de la AAe de Port Howard (NT En realidad allí solo había Blow Pipe) que había dañado su TACAN y puesto F/S su radio. Entonces, muy corto de combustible, WARD llegó al ~~PAL~~ portaaviones a las 15:30 donde encontró a un recien llegado THOMAS, vivo y coleando. El daño a su avión (el primero que se infringia a un Sea Harrier del Invincible) (SIC) fue reparado en 24 horas".
La información que posee la F.A.A. es que este avión no pudo llegar al ~~PAL~~ portaaviones y aterrizó de emergencia al Norte de la Isla soledad, de donde su piloto fue rescatado en un Sea King

4) OF 1198 -RATON- 3 M5 - 1 MK 17 - (SJU 14:05) Trip. My. PUGA, 1er.Ten. ROMAN, 1er.Ten. CALLEJO (Despegue SJU 14:05 aprox.) 15:00 entraron en el Estrecho San Carlos y atacaron con 2 bombas (la del guia no se desprendió) y cañones al HMS BRILLIANT que operaba como CIC, hiriendo a un controlador mientras que el Nro. 3 atacó otra fragata en las inmediaciones; arribaron a su base ~~(los tres)~~ SJU ~~S/N~~ a las 15:45 hs.

- En final sobre el Estrecho San Carlos, divisó 1 buque a las 11:00 hs. El Nro. 3 no lo vio y siguió formado al Nro. 1. Atacó con cañones y lanzó las dos bombas. El Nro. 2 divisó otro buque más al Norte.

4ta. OLEADA

~~708.~~ Doce minutos más tarde se lanzó la 4ta. y última oleada del día; ahora con los A-4 (B y C) sin REV en el vuelo de ida (solo previsto al regreso de ser necesario):

1) OF 1201 -RASPON- 3 A-4C - 1 MK 17 - Cñ (Trip Cap. CAFFARATTI, Ten. LUCERO, el tercer avión no despegó por fallas técnicas. Desp. SJU 15:57 hs. Su objetivo era el mismo que el de la Escuadrilla "CHOCLO", cumpliendo la navegación un (1) minuto detrás de la misma. Sin detectar buque alguno regresaron sin REV a SJU, Arr 17:29.

2) OF 1202 -CHOCLO- 3 A-4C - 1 MK 17 - Cñ (Trip Cap. PIERINI,

86

ler.Ten. URETA, Ten. MENDEZ). Desp. SJU 15:49. Su objetivo Material eran buques en el Canal COTON (52 grados, 61 minutos oeste) y zonas próximas. Se sobrevoló el lugar sin detectar buque alguno, regresando sin hacer reabastecimiento a la Base de asiento. Arr. SJU 17:32.

3) OF 1203 -MATE- 4 A-4B - 1 MK 17 - Cñ (Trip. Cap. VARELA C-207, Ten. ROCA C-214, Ten. MAYOR C-242, Alf. MORONI C-212). Desp. GAL 16:30 hs. Se dirigieron al Estrecho de San Carlos y entraron por Punta Corrcreated, ya con el crepúsculo y poca visibilidad; regresan sin avistar ningún buque. Arr. GAL 19:00.

~~199~~. Las unidades de combate de la FAS, al finalizar un día de gloria, reposaban... tal vez asombradas de su propio coraje.

<u>Nuestros Helicópteros</u>

~~102~~. Cumplieron ese día las sigiuientes misiones:

1) Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 10:00 horas para una misión de Busqueda y Rescate, aterrizando allí nuevamente a las 10:30 horas. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C ler.o LOPEZ A. (M) y C ler.o LOPEZ R. (OP).

2) Un (1) Bell ~~212~~, matrícula H-83, indicativo "CONDOR", ~~que~~ despegó de Darwin a las 17:15 horas para cumplir una tarea de reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente en Darwin a las 17:45 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C ler.o LPEZ A. (M), C ler.o LOPEZ R. (OP) y C ler.o MONTALDO (A).

3) Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 17:15 horas para una misión de Busqueda y Rescate, aterrizando en Darwin a las 18:40 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C ler.o PALACIOS (M) y C ler.o QUIÑONES (OP). En este vuelo se concretó la primera misión de Busqueda y Rescate que tuvo éxito por parte del Escuadrón Helicópteros en Malvinas. En primer lugar se encontró al avión (Pucará) con evidencias de una eyección, luego se ubicó al asiento y al paracaidas, prosiguiendo luego la busqueda del piloto. Oscureció muy pronto ya que estaba nublado, l~ que no impidió que se siguiera buscando, hasta que una bengala les permitió encontrar el lugar en donde estaba el piloto (My TOMBA). Regresaron guiados por el Radar de artillería y en la aproximación final fueron ayudados por un círculo de linternas que el personal mantenía encendidas en la BAM Cóndor para que pudieran aterrizar con alguna Referencia.

<u>La meteorología</u>

711. El tiempo que durante el día había presentado buenas condiciones de vuelo, comenzaba -a las 17:00 hs.- a empeorar en el Estrecho (aumento de nubosidad y precipitaciones) mientras que, desde la Cordillera de los Andes, avanzaba decididamente hacia el Este, un frente frío (~~provocado por un centro de Baja~~) al SW de Tierra del Fuego, con precipitaciones y nubosidad baja.

__Los ataques de nuestra aviación naval__

712. Paralelamente a las oleadas que lanzaba la FAS, nuestra aviación embarcada, cuyos aviones A-4Q operaban desde su Base terrestre en Río Grande (GRA), lanzó dos (2) oleadas (De 6 a-viones cada una) en los siguientes horarios: (según informe del C.F. TROITIÑO)

1) A las 11:05 Hs. 6 A-4Q, dos escuadrillas al mando del CC ZUBIZARRETA y CC Castro FOX con Mb SE C/U entraron al Estrecho por su boca sur y a la altura de Puerto Fox ini-ciaron el regreso por autonomía y chubascos sin encontrar blancos.

2) A las 15:00/15:15 Hs. 6 A-4Q - 4 MK-82, de los cuales:

   a) 3 A-4Q (Nro 1 CC PHILIPPI, Nro 2 TF MARQUEZ y Nro 3 TC ARCA) atacaron en proximidades de los islotes Tyssen a un destructor o fragata, logrando impactos directos. Posteriormente fueron perseguidos por una PAC (Del 800 Sqdn Invincible) y derribados (Nro 1 y Nro 2) por side-winder AIM-9L (CC PHILIPPI, eyectado y luego recu-perado; TF MARQUEZ fallecido), mientras que el Nro 3 fue averiado por cañones del buque atacado, logrando ARCA llegar a proximidades de Puerto argentino, donde se eyectó y fue recuperado.

   b) 3 A-4Q (ROTELO - LECOUR - SYLVESTER) operaron en la boca sur del Estrecho (Márgen derecha) donde atacaron una fragata no identificada y regresaron a su Base sin novedad.

__Los Reabastecedores KC-130__

713. Desde las 06:36 hasta las 18:25 dos KC-130 cubrieron las necesidades de REV de los aviones de combate de la FAS:

1) TC-69 -Vcom. LITRENTA (Cte) Cap. DESTEFANIS (2do. Piloto) My. MENSI (Nav.) Despegue de GAL 14:02. En previsión REV de Ellas (4ta. Oleada) al regreso de OOMM. Arr. GAL 18:25.

2) TC-70 -TIGRE- Vcom. CABANILLAS (Cte) My. MARTINEZ (2do. piloto) Vcom. SPERANZA (Nav) Despegue PAL 06:36, se dirigió al PCRA en Lat. Long. , para REV de Ellas (2da. Oleada) en su vuelo de ida al ON.

__Las salidas del Escuadrón FENIX__

87

~~714.~~ El Escuadrón FENIX ~~en esta~~ fue también una valiosa herramienta para velar los ataques reales que lanzaba la FAS exponiendo sus aviones y sus heroicas tripulaciones, (muchos de ellos aviadores civiles), a la detección y probable ataque de las armas antiaéreas y aún contra aéreas del enemigo. Así salieron:

1) Salidas de Diversión

a) OF 2138 - 2 LR-35 -PUA- Tripulación. Nro. 1 Cap. AR-QUES/Cap. PANE, Nro. 2 Cap. JURI/Ten.CERCEDO. FL 300. Dep. CRV 11:26 a (51 Grados, 30 minutos, S - 63 Grados, 00 minutos, W), descenso FL 20 posterior Arr. SCZ 13:40 hs.

b) OF 2139 - 1 LR-35 A -PONCHO- Tripulación Cap. MARTINEZ-/Ten. CASADO. FL 300 GRA 11:36a (54 Grados, 00 minutos, S - 61 Grados, 00 minutos, W, descenso con R Grados 70 Grados a FL 20, posterior Arr. GRA 12:50 hs.

c) OF 2141 - 2 LT-35 A -PUA- Tripulación: Nro. 1 Cap. ARQUES/Cap. PANE- Nro. 2 Cap. JURI/Ten. CERCEDO. FL 300 SCZ 13:53 a (47 Grados, 30 minutos, S - 61 Grados, 00 minutos, W). Descenso Rumbo 70 Grados a FL 20, posterior SCZ 15:18.

d) OF 2145 - 2 LR-35 A -FUEGO- Tripulación: Nro. 1 My. GONZALEZ/Cap. CEAGLIO- Nro.2 1er. Ten. ACOSTA/Alf. RE-DONDA SCZ 16:10 FL 300 a (48 Grados, 30 minutos S - 62 Grados, 00 minutos W). Descenso Rumbo 150 grados a FL 20, posterior CRV Arr. 18:10.

c) OF 2146 - 1 LR-35 A -PONCHO- Tripulación: Dep. GRA 16:10 a FL 300 (53 Grados, 30 minutos S - 61 Grados, 00 Arr. GRA 17:53.

e) OF - 1 LR-35 A - - Tripulación: My Nicolás BENZA, 1er Ten RONCONI y C 1ero MOTHE J., quienes guia-ron a los Mirge 5 D que cumplieron la OF número 1193 (CUECA - ~~pág. 8~~), hasta las proximidades de los Montes HORNBY ~~(visualizados con St. bajos sobre ellos)~~, en la isla Gran Malvina. Durante el regreso a Río Grande, con 150 pies de altura (50 Mts.), se cruzaron en rumbos opuestos con tres (3) A-4 de la Armada, sobre la Bhía San Julián.

2) Salidas retransmisor:

- Transportaban al Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT) que controlaba (e incluso comandaba) a las Ellas de ataque en vuelo, en delegación de autoridad operativa del Comando FAS, a la vez que enlazaba a éste con aquellas, informando resultados del ataque:

a) OF 2136 - 1 HS - 125 -RAYO- Cte. Ten. POGGI/S.P. ACOSTA (Trip. OCAT: Vcom. TORRES, My. MEDINA) Dep. CRV 09:30.

Punto espera CRV Arr. CRv 14:00. OM 51 Grados, 00 minutos S / 63 Grados 00 minutos W FL 180 interceptado por PAC-FL 210.

b) OF 2140 - 1 LR-35 A - RAYO (trip.: Vcom. DE LA COLINA/-Ten. FELICE/ -OCAT- Vcom. PEREYRA) Desp. CRV 13:29. Punto espera CRV Arr. CRV 17:04. OM 54:00/61:00 W FL 400 Interceptado por PAC FL 400.

c) OF 2144 - 1 HS - 125 -RAYO 1- (Trip. Ten. POGGI/ -OCAT- Vcom. TORRES/My. MEDINA/S.P. ACOSTA) OM 51:30 S/63:00 W FL 100 - Interceptado por PAC FL 280.

3) Salidas de exploración y guiado:

a) OF 2142 - 1 LR-35 A -PUA- Tripulación: Cap. BUIRA/Ten. CABALLERO Desp. GRA 09:39. Bajo control CIC GDE, Arr. GDE 11:35.

~~Anochece el 21 de Mayo de 1982~~

~~715~~. Anocheсe el 21 de Mayo, el Comando de la FAS ordena a la BAM San Julian (Escdr. A-4C), el traslado de 3 aviones salidos de inspección desde DOZ a SJU para ello se designa al Cap. Garcia, 1er.Ten. Constantino y Ten. Cuello, a bordos de un LR 35A desde SJU a DOZ donde arriba a las 01:00 hs. del día 22-may, posterior a los vuelos de mantenimientos respectivos a cargo del Cap. Garcia, se produce el traslado a SJU despegando de DOZ a las 15:30 hs. conformando la Ella 1 Cap. Garcia, 2 Ten. Cuello y 3 1er.Ten. Constantino,

~~El día más glorioso de la F.A.A.~~

~~716~~. Este fue el día más glorioso de la Fuerza Aérea Sur (Cte. Brig. Ernesto H. CRESPO) y esforzado de la BAM CONDOR (Goose Green) en nuestro archipiélago, dependiente del CATOM (Brig. Luis Guillermo CASTELLANOS). A estos dos organismos operativos, integrados ~~(en todos sus niveles)~~ por sus hombres más capaces que demostraron su valor y su moral, la FAA debe su orgullo histórico.

El Balance del día

~~717~~. Después del tremendo esfuerzo, en el EM (Estado Mayor) de la FAS, se evaluaban las operaciones de combate:

1) Efectividad de los sistemas de armas empleados:

a) Sistema A-4B

- Salidas previstas	20	100	por ciento
- No salen por Tec.	2	10	por ciento
- Derribados	cero (-)	(-) cero	

- Regresan 18 100 por ciento

b) Sistema A-4C

- Salidas previstas	14	100 por ciento
- No salen por Tec.	5	35 por ciento
- Derribados	2	22,5 por ciento
- Regresan	7	78,5 por ciento

c) Sistema M-5

- Salidas previstas	23	100 por ciento
- No salen por Tec.	2	8,5 por ciento
- Derribados	5	23,5 por ciento
- Regresan	16	76,5 por ciento

d) Sistema M-III

- Salidas previstas	6	100 por ciento
- No salen por Tec.	—	—
- Derribados	—	—
- Regresan	6	100 por ciento

e) Sistema Pucará

- Salidas ordenadas	4	
- No salen por Tec.	—	—
- No salen por Sit.Oper.Terr.	—	—
- Derribados	2	50 por ciento
- Regresaron	2	50 por ciento

2) Disponibilidad de medios remanentes

(Aviones de combate de la FAS)

a) Dotación anterior	47 aviones
b) Derribados	7 aviones
c) Saldo disponible	40 aviones

d) Porcentaje de pérdida 15 aviones

3) <u>Daños estimados al enemigo</u>

- La evaluación qué, a esta altura de los acontecimientos, el EM FAS hacía en base a la información disponible era:

1) Tres fragatas hundidas (en realidad era solo la HMS ARDENT que, luego de arder parte de la tarde y toda la noche, se hundiría al día siguiente)

2) Dos Sea Harrier derribados. En realidad fueron:

- UN (1) Harrier derribado (piloto prisionero)

- UN (1) Harrier derribado (por cañones A-A, piloto recuperado, confirmado parcialmente por UK).

3) Tres fragatas averiadas. En realidad fueron:

- Fragata tipo 21 ARGONAUT - ANTRIM - BRILLIANT - averiadas de consideración, BROADSWORD y ALACRITY levemente.

89

El Día 22 de Mayo de 1982 (SABADO)

La meteorología

~~718.~~ Una zona frontal, orientada N/S en las provincias Santa Cruz y Chubut, cubrió con nubosidad baja (y nieve) la línea de la costa continental, afectando los AADD de despliegue FAS.
En el área Malvinas: poco nuboso en las primeras horas, con buena visibilidad y vientos moderados y débiles del sector W. Ultima hora de la tarde disminución del techo y aumento de la nubosidad con precipitaciones aisladas.

EL RESCATE del MAYOR PIUMA : Relato del protagonista

"Cuando levanté los ojos, me encontré con un cielo despejado, había dejado de llover y una bóveda con un intenso color azúl y miles de estrellas me cubrian como si fuera un manto. Que espectáculo maravilloso ! qué soledad !, nunca había distinguido con tanta nitidez la "Cruz del Sur", la observé extasiado, bellísima, en ese sector tan austral de nuestro País."

"No sé porque hay imágenes y pensamientos que pasan como relámpagos por nuestras cabezas. Ocho horas antes creía que me moría; estaba amaneciendo y ahora tenía la certeza que iba a seguir viviendo, como si Dios se hubiera apiadado de mí y me dijera...!! Adelante, Adelante !! te doy otra oportunidad. La hemorragia de boca y nariz habían cesado, mi respiración ya era más controlada, sólo el tobillo y mi columna seguían con mucho dolor."

"Al amanecer del 22 de mayo comencé nuevamente mi marcha, estaba menos agitado que el día anterior, y no tan ansioso. Me concentré fundamentalmente en la posición de mi tobillo derecho, debía pisar simpre hacia afuera, de ese modo el dolor se podía controlar; la posición que adopté (como agazapado) hacía soportable mi problema en la columna vertebral."

"Me había propuesto llegar ese día al refugio, por lo tanto debía descansar sólo cuando realmente estuviera agotado. No comprendía como no había llegado hasta allí el día anterior; sólo había caminado unos 400 metros en un lapso de 2 horas."

"Me encontraba subiendo los últimos 100 metros, serían aproximadamente las 14:00 horas; 24 horas después de mi eyección, cuando nuevamente me desbarranco y caigo con todos los elmentos de supervivencia esparciéndose a lo largo de mi trayectoria de descenso."

Tomo conciencia que debo controlarme y tomar mi tiempo para el descanso necesario, no podía repetir la experiencia del día antrior; caminaba 10 ó 20 metros y me desplomaba, e inmediatamente quería seguir avanzando; ! Pero cómo controlaba el tiempo de descanso !. Había perdido la noción del tiempo, había extraviado el reloj. Decido, que por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme.

Me dió resultado, 50 ó 60 minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero."
"No podía creerlo, había llegado después de tanto esfuerzo y estaba tan fatigado que miraba incrédulo aquella pequeña tapera. Aparentemente no había vida, ningún Kelper, ningún animal. Ahora debía decidir como sortear ese alambrado de púas que no era muy alto, pero tampoco bajo."
"Este pequeño refugio estaba en el medio de varios potreros, (3 ó 4) cuyas transqueras se encontraban del otro lado y ya no tenía fuerzas, para rodearlas. Me recosté con el torso sobre el alambrado y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado."
"Tendido en el suelo y a metros de la casa, saqué el lazo de la cintura y apuntando con mi revólver, grité, !!Vive alguién!!, me sorprendió escuchar mi voz, no sé porque grité, quizas con la esperanza que alguién me contestara; aunque de lejos se notaba que era un refugio abandonado."
"La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de 2 metros por 3 de alto; al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente 15 ó tal vez 20 minutos."
"Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda, tomé dos aspirinetas y entre las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decia "QUEEN DRINK" (El trago de la reina), la iba a usar como caramañola."
"Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que llegado el séptimo día iniciaría la marcha hacia puerto Howard, que ya creía que estaba aproximadamente a 5 km. del lugar de mi caída."
"Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pié, escucho el ruido caractrístico de las palas de un helicóptero, Que emoción!! podría afirmar que sentía los latidos de mi corazón."
"Rapidamente tomé una bengala diurna y arrastrándome llego al borde del cerro. Allí abajo veo un helicóptero, pero no distinguía muy bien si era Británico o Argentino. En uno de sus giros alcanzo a distinguir la escarapela Argentina y lanzo la bengala, un humo anaranjado cubre la colina."
"Que emoción indescriptible, de espalda a la tierra, miraba fijamente al helicóptero como se acercaba lentamente. Los recuerdos de mi infancia, de mi juventud, de mi mujer, de mis hijos... pasaban vertiginosamente por mi memoria, que maravillosa era la vida."
"~~En pocos minutos sería rescatado, trasladado a un~~

hospital, examinado por médicos y fundamentalmente a un lugar confortable, al reparo del frío y el viento; en fin con todo lo necesario para aferrarme a la vida."

"Tirado en el suelo, el helicóptero se posa a metros de distancia y saltan de él dos Suboficiales con una camilla y un Capitán del Ejército Argentino, que constituían un grupo comando de rescate."

"Ya en el helicóptero, el Comandante de Aeronave, Primer Teniente D. Marcelo Jorge PINTO, me pregunta si había visto a otro Oficial eyectado. Inmediatamente le contesto que si, que me llevaran hasta los restos de mi avión donde resultaría más facil ubicarme."

"Minutos más tarde, recuperamos al Primer Teniente SENN, compañero de misión y luego de un emotivo abrazo nos dirigimos a Puerto Howard."

"Al llegar a dicho puerto el helicóptero aterrizó en un pequeño potrero, ahí recogió al Primer Teniente de la RAF D. Jeff CLOVER (piloto inglés derribado horas antes), que habiendo sido rescatado del agua, fue llevado a una sala de primeros auxilios."

"Cuando el aviador inglés subió al helicóptero, yo estaba recostado en la camilla tomando una taza de café. Cuando lo veo, mi primera reacción es extenderle la mano y ofrecerle mi taza; tomamos café, conversamos un poco. El estaba bastante confundido."

"La odisea que precede nuestro traslado a Darwin, es otra historia. El cruce del Canal San Carlos fue realizado en pleno combate, no solo teníamos a los buques enemigos a la vista, sino también aviones amigos y enmigos, hasta la satisfacción de ver un buque inglés en llamas, pero siempre con la preocupación que nos podrían derribar."

"Sobre nuestras Islas comenzaba el crepúsculo y lentamente nos acercábamos al pequeño poblado de Darwin. Finalmnte aterrizamos y nos trasladaron al Hospital de Campaña, no sin antes presenciar el ataque de una Sección de Harrier y el derribo de uno de ellos."

"Después de dos días "Gracias a Dios", era examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Dscansé profundamente. Cuando desperté, no sabía cuánto tiempo había transcurrido."

PTO. Gustavo PIUMA JUSTO

El accionar del enemigo

719. Aprovechando al mal tiempo sobre el Continente que demoró el accionar de la FAS sobre la cabecera de playa, el enemigo británico:

1) Consolidó las posiciones en la cabecera de playa y aceleró el desembarco de tropas remontando a 3.000 (No picnic) el

de la Prefectura Naval Argentina.

número de hombres y asimismo pertrechos indispensables.

2) Efectúa ROF sobre el Estrecho con su arma aérea. Una sección de Harriers (R.FREDEIKSEN en elSea Harrier XZ460 y M. HALE en el Sea Harrier XZ499 del "Hermes") atacó (08:23) y averió al GC83 (PNA) " Río Iguazú", que transportaba dos obuses 10.5 Otto Mellara del E.A. para la Guarnición Darwin, obligándolo a varar en la costa N del Seno Choiseul, con 1 muerto y dos heridos. El fallecido en este ataque era un Suboficial de Prefectura Nacional al ser alcanzado en el pecho por un proyectil, mientras se encontraba con la ametralladora repeliendo el ataque. Según se comentó ese día, en esta heroica acción había averiado uno de los aviones atacantes. Los náufragos fueron recuperados (5 heridos, 1 cadaver y resto tripulación), 1 cañón y municiones.

guardacosta

3) Hostigó, con ataques aéreos rasante a la pista de BAM Cóndor (14:28), sin daños. Se estima 1 Harrier averiado por A.Aé. ~~(Anexo G1 AA - Darwin - 22 May)~~.

- Relato Ten. BREA: Los ataques fueron en vuelo rasante, con lanzamiento de Chaff, el personal del Escuadrón helicópteros de la B.A.M. Cóndor con ametralladoras 12.70 emplazadas en el jardín de invierno de la vivienda que ocupaban, efectuaron ráfagas sobre el numeral de la sección atacante observandose ~~a través de la munición~~ la precisión de los disparos.

- Relato My. POSE ORTIZ DE ROSAS: La R.O.A. aviso que entraban hacia la B.A.M. Cóndor aviones enemigos. Los tripulantes del Esc. Helicópteros cumplían turnos en 2 ametralladoras 12,70 mm. y 2 7,62 que eran repuestos de los helicópteros y estaban emplazadas en el fondo de la casa donde descansaban desde el día 2 may 82, el 1er.Ten.FERNANDEZ estaba a cargo en esa oportunidad. Vi aparecer un Harrier sobre el canal en vuelo bajo. Debido al fuerte viento de frente ~~que tenía~~ venía a muy baja velocidad terrestre. Con total serenidad el 1er.Ten., refirió el blanco y ordeno "Fuego Libre". El avión lo vi envuelto en proyectiles trazadores (las bandas las teníamos armadas unicamente con esta munición). El avión se elevó e inclino sus planos a la derecha, todo el mundo continuo disparando. Lo seguí observando con mis prismáticos y lo vi desaparecer en franco descenso detras del lomo que era la pista aún inclinado, me quedé unos segundos esperando oir o ver ~~detras del lomo~~ la explosión; no fue así y ordene un vuelo con un helicóptero para reconocer el lugar seguro que había sido derribado pero no fué localizado.

La conducción Superior Argentina

91

~~720~~. En los altos organismos de nuestra conducción política militar (Junta Militar - EMC) se evaluaron los acontecimientos del día 21 y en especial el hecho trascendental de la cabecera de playa que el enemigo había logrado consolidar en el área de San Carlos.

~~721~~. Aparte de otras medidas de carácter militar -tal como la previsión del empleo aerotransportado de nuestra reserva es-tratégica terrestre se planificó una acción conjunta (ARA/FAA) para el ataque a dicha cabecera de playa. Las tareas principales (dentro de las operaciones de CB) para la FAA eran el ataque a objetivos terrestres en Puerto San Carlos y Puerto Sussex, mien-tras que a CANA se le adjudicaron OM terrestres y navales en Establecimiento San Carlos. Las tareas adjudicadas a la FAA, fueron ordenadas de inmediato a la FAS.

La FAS

~~722~~. Este Comando comenzó a planificar, durante la noche 21/22, las operaciones de ataque a objetivos terrestres (AOT) con sus consiguientes operaciones de apoyo (cobertura - REV - Diver-sión - Control Aerotáctico). Tenía que superar tres obstáculos principales:

1) El mal tiempo reinante en el Continente y en las áreas de REV que si bien no ofrecía mayores obstáculos a la partida ~~de las salidas~~, penalizaba, seriamente su recuperación.

2) El agotamiento y desgaste ~~operativo~~ sufrido por las Uni-dades de combate el día anterior a causa del tremendo es-fuerzo (operativo y técnico) realizado.

3) La ausencia de OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) en el área de los OM terrestres. ~~Así y todo, la FAS actuaba con todas sus capacidades remanentes. Cumplió así:~~

a) Las salidas de diversión en la madrugada

- OF 2162 -PUA- T-21 (Trip. 1er.Ten. BIANCO/Ten. HE-RREROS), Desp. CRV 00:30 a FL 330 Pto. 2 (48 Grados, 42 minutos, S - 62 Grados, 45 minutos, W) descenso a 2000 ft a CRV, Arr. 02:00. Esta salida provocó una salida de PAC que se dirigió a su intercepción.

- OF 1206 -POTRO- 1 LJ-35 - (Trip. Cap. BENZA /1er. Ten. RONCONI/ C 1ero MOTHE), Desp. GRA 03:00 Hs. (GRA vertical MLV-GRA - Fl 400). Este avión enlazó CIC MLV a las 04:01 y provocó una salida Sea Harrier para interceptarlo. ~~El POTRO regresó a casa 04:20,~~ aterrizando en GRA 05:08.

- OF 2162 -FENIX- T-21 (Trip. Cap. GONZALEZ/Ten. CER-CEDO) Desp. CRV 01:12 a FL 330, Pto. 3 (49 Grados, 12 minutos, S - 63 Grados, 14 minutos, W), regreso a CRV. Arr. 03:24. CIC ordenó su regreso y fué atacado

Con misiles Sa Dart.

- OF 2161 -CARDO- LR-35 - Desp. CRV 21:10 (Trip. Vcom. DE LA COLINA/Ten. FELICE) a FL 330, Pto. 1 (48 Grados, 35 minutos, S - 62 Grados, 36 minutos, W), descenso 2000 Ft y regreso a CRV. Arr. 22:55.

- OF 2164 -SOL- LR-35 A (Trip. My. GONZALEZ/Cap. CEA-GLIO). Desp. SJU 22:41 a Pto. 4 (49 Grados, 12 minutos, S - 63 Grados, 14 minutos S) FL 300, des-censo y regreso SJU. Arr. 23:59.

- OF 2166 -LUNA- LR-35 A (Trip. 1er.Ten. ACOSTA/Alf. REDONDA) Desp. SJU 23:59 FL 300 a Pto. 5 (49 Grados, 30 minutos, S - 63 Grados, 30 minutos), descenso y regreso SJU. Arr. 01:18.

b) Las salidas de combate

- A partir del mediodía la FAS puso en ejecución las siguientes salidas de combate ~~Anexo PIV-III-4)~~:

- OF 1204 - 4 A-4C -LEON- 3 BRP. Desp. SJU 12:04 (Trip. Cap. CAFARATTI, Ten. BONO, 1er.Ten. URETA, Ten. CODRINGTON). Llegaron al Estrecho de San Car-los, con muy malas condiciones meteorológicas, las que para el posible ataque visual al Puerto (San Carlos) se agravaron, reduciendo toda visibilidad. Además, la falta de un OCAA en la zona del objetivo y la falta de señalización de la propia tropa, anularon toda posibilidad del ataque. El guía sus-pendió la misión y al regresar, próximos a cruzar el Estrecho San Carlos, observaron en su costa este (Bahía Punta Peña Blanca o Rincón de San Martín), un buque que no fué atacado ~~por la Escuadrilla~~, por haber sido avistado en una posición relativa ~~a la de la Escuadrilla~~ que exigía un viraje ~~tal~~ que demoraba el ataque, ~~con el consiguiente peligro de derribo para los aviones~~, por lo cual dieron potencia a pleno ~~en sus aviones~~ y salieron del alcance de sus armas. Luego del aterrizaje ~~en San Julián, informa-ron la posición del buque avistado y que no habían podido atacar,~~ Se enterándo~~se~~ que se trataba de un buque argentino ~~que se encontraba~~ varado debido a un ataque de una fragata inglesa. Regresaron y Arr. SJU 14:45.

- OF 1207 - 6 A-4B -CHISPA- BRP Desp. GAL 15:15 OM Pto. Sussex. Luego del REV siguieron sólo 2 aviones (Nro. 1 Cap. VARELA C-250, Nro. 2 1er.Ten. SANCHEZ C-231). Regresaron 1er.Ten. BERRIER, Ten. CERVERA, Ten. ROCA C-228, Ten. MAYOR C-207 (todos por distin-tos problemas técnicos). Esta sección llegó por instrumentos al OM y estimando (por OMEGA) efectua-ron el lanzamiento sin resultados comprobados. En el

92

regreso, avistaron 2 fragatas a unos 500 mts de la costa y a 2 helicópteros Sea King. Arr. 18:15.

~~723.~~ Simultáneamente a estas salidas AOT, los Mirage III, efectuaron salidas de cobertura.

- OF 1208 - 2 M-III -PITON- (Trip. My. SANCHEZ, Cap. CZERWINSKY) Desp. GAL 14:42, orbitaron MLV - FL 400 sin poder enlazar CIC MLV (entre 15:10/22) ~~regresan de S/N~~. Arr. GAL 16:03.

- OF 1209 - 2 M-III -COBRA- (Trip. Cap. HUCK, Cap. BALLES-TEROS) Desp. GAL 15:45. Estuvieron en el área MLV a 16:15 FL 400, nuevamente sin enlace CIC/OCAT. Regresan a GAL Arr. 17:22 ~~S/N~~.

c) Otras salidas de apoyo operativo

- De REV 2 KC 130 -CACHO- (TC 69) y DURO (TC 70). Trip. TC 70: Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTCHEVITCH, S.A. PAJON, S.P. PLASCENCIA. Horas voladas 04:00.

- TC 69: Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO. Hs. voladas 06:00. Este reabastecedor abas-teció a los A-4B (OF 1207) y estaba asimismo previs-to para reabastecer a los A-4Q (ARA) entre 14:00/14:15 los cuales no operaron.

- De retransmisor - OCAT - E y R / Diversión - My. MEDINA, Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA, Vcom. TORRES. Desp. CRV 14:19 a zona operativa en 51 Grados, 30 minutos S / 64 Grados, 00 minutos W. Arr. CRV 18:15. Espera ~~OM~~ FL 330 - ~~Intercepción PAC Isla LEON - Rumbo grados 260/100 NM~~.

La exploración lejana

~~724.~~ TC 78 -TRONCO- Trip. ?, Posición ?, Atacado Sea Dart (HMS Bristol/Cardiff evadió y regresó 12:19. (Ampliar).

Ecos de helicópteros en el Continente [redacted]

~~725.~~ A las 21:30 el CIC CRV informa que tenía 3 ecos -des-conocidos- en el radial 180 ~~- estimó helicopteros.~~ Se ordenó el despegue de 1 IA-58 (Matr. - Trip. - AD de origen) quien informó avistarlos y que al verlo apagaron sus luces posición. A causa de esta detección entraron en alarma roja todos los AADD FAS y se ordenó oscurecimiento en TRE y CRV. Sin haberse podido comprobar dichos ecos y avistaje y, ante la desaparición de los primeros, se levantó la alarma a las 23:00 horas.

- Relato 1er.Ten. BOSICH, Horacio: Luego del despeague del IA-58 e informar avistar a los helicópteros, se

le orden relizar fuego de cañones contra los mismos. ~~Esa es la causa principal por la cual~~ se ordenó el oscurecimiento de CRV y el despegue de un avión MIRAGE III E (I-001), con el cual me encontraba realizando alerta a 3! La orden ~~que se me dió~~ fue DESTRUIR los helicópteros ~~para lo cual contaba~~ con un Misil MATRA 530 IR y cañones de 30 mm. ~~Luego de producido el despegue me comuniqué con~~ el Radar de tierra ~~que~~ me guió hacia los blancos, hasta que hice contacto con el radar de abordo. Luego de realizar el enganche me dispuse a disparar pero no lo hice porque quería estar seguro sobre la naturaleza del blanco. Traté de hacer contacto visual pero fue ~~impo-~~ sible. Fui guiado luego en 4 ó 5 oportunidades hasta nuevos blancos pero sin exito. La opearación se realizó a 1.000 pies aproximadamente sobre un terreno con elevaciones lo que me imposlibilitaba en muchos casos saber mi altura real. Cuando me encontraba en final de aterrizaje con mínimo combustible me apagaron las luces de la pista por alarma roja y tuve que realizar un nuevo circuito.

Nuestros Helicópteros Malvinenses

~~726.~~ Cumplieron ese día las siguientes misiones:

1) Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 13:45 horas para una misión de Busqueda y Rescate, aterrizando nuevamente allí a las 15:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.p. CARMONA (M) y C lero QUIÑONES (OP).

2) Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, ~~que~~ despegó de Darwin a las 16:00 horas, aterrizando en el mismo lugar a las 17:00 horas. tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.P. CARMONA (M) y C lero QUIÑONES (OP).

3) Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", ~~que~~ despegó de Darwin haci Puerto Howard a las 11:30 horas, regresando a Darwin a las 14:00 horas. tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP). En este vuelo se recuperaron los ~~siguientes~~ pilotos que se habían salvado al eyectarse de sus aviones alcanzados por el fuego enemigo: My PIUMA, ler Ten SENN, ~~un~~ el piloto inglés (Mike GLOVER) y el My DONADILLE.

- Relato ler.Ten. LUDUEÑA: Se recibe la orden de ir a recuperar un Piloto eyectado (pero no se sabía el nombre) presumiblemente caído en la Isla Gran Malvina en las proximidades de Puerto HOWARD. En dicho lugar debía subir un Sgto. del Ejército Argentino, quien había visto caer restos de un avión. Se llega al lugar, sube el Sgto y le indica el lugar R rumbo

93

aproximado 270 no puediendo precisar con exactitud la distancia. El helicóptero despega rumbo a esa dirección y luego de recorrer 2/3 km. se comienza a observar restos de avión y en una misma línea una pequeña casa tipo refugio. Se aproxima al mencionado refugio y se encuentra al My. PIUMA, Justo en un estado de shock. Ell médico de la tripulación procede a revisarlo y lo embarca en el helicóptero. El My. PIUMA trata de decir algo a la tripulación pero debido a su estado y la situación que se vivía al momento (PAC en la vertical) no se daba a entender. Se despeja y se escucha en la frec. 121.5 un llamado "Bell 212" que fué interrumpido adebido a la presencia de una PAC inglesa. Posteriormente se vuelve a escuchar dicho llamado y unos 1.000 mts. del refugio se encuentra a otro piloto eyectado de M-V Dagger (1er.Ten. SENN) en buenas condiciones físicas, sube al helicóptero. Se emprende el regreso a Howard para descenso del Sgto que había hecho de guía. Se llega a dicho lugar baja este personal. Se le consulta al Cte. de aeronave la posibilidad de trasladar un Piloto Ingles derribado y en poder de Tropas del Ejército Argentino en Howard. Dicho pedido es aceptado, se trataba del Fl Lt GLOVER de la RAF, que había sido derribado momentos antes por un Blow Pipe de la Ca. Cdo. 601, siendo trasladado en el mismo helicóptero a Darwin. La tripulación estaba compuesta por:

Piloto: Ten. PINTO, Marcelo
Copiloto: Ten. LUDUEÑA, Héctor
Mecánico: C.P. LOPEZ, Alberto
Operador: C.1ro. LOPEZ, Roberto
Médico: 1er.Ten. BERANEK,
Matrícula del Helicóptero: H-83

Un nuevo cruce

~~727.~~ Al anochecer de ese día lleno de expectativas en que todos conocían o intuían la consolidación de la cabecera de playa enemiga en San Carlos, ~~la Sección de Transporte Aéreo del EM de la FAS~~ daba los últimos toques al nuevo cruce que se materializaría en las primeras horas (00:15) del día siguiente.

Se

El Día 23 de Mayo de 1982 (DOMINGO)

Un nuevo cruce

728. A las 00:15 Hs. el C-130 (Indicativo Marte) despegó desde CRV rumbo a la BAM MLV, TC-66 ~~Cat. 175~~ carga 15.000 Kg. Pax 40 - Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, My. VALDECANTOS, S.A. TULIAN, S.Aux. PUIG, C.P. CONTIGLIANI, C.P. SEGOVIA.

729. ~~Nuestro Hércules~~ arribó a MLV a las 04:00 y despegó nuevamente a las 04:18 trayendo, entre otra carga, a 30 heridos, cuatro de ellos graves. Arr. CRV 06:45. ~~Misión cumplida~~.

730. ~~El QAM de dicha Base (MLV) indicaba: 240/12, 12 Km 4 St 300 5/4 996,0.~~

731. ~~También este día estaba previsto otro cruce con el TC-66, durante el día (CAT 179) -el Acuario- despegó de CRV a las 22:35 Hs., voló 08:15 pero no arribó al MLV por Meteorología. Arr. 04:58 en CRV.~~

La meteorología al amanecer

732. En el AD MLV los techos de nubes eran ~~3/5 de St~~ bajos y el viento (SW) aumentando de 10 a 25 Kmt y una capa superior de nubes ~~AS~~ a 2.500 mts. En DWN había ~~AC/AS~~ Neblina ~~270/20~~.

733. En el continente: nubosidad alta, post frontal, viento del NW de moderados a fuertes.

El carguero Monsumen

734. A las 08:27, tres helicópteros enemigos localizaron y atacaron a ese carguero que navegaba entre Pto. Argentino y Pto. Fox, en proximidades de Isla Bouganville, donde, para eludir la acción enemiga se interno en áreas con algas, que trabaron sus hélices y timón. Fué remolcado al día siguiente a Goose Green, recuperándose su carga, donde quedó en manos argentinas hasta el 29 de mayo, día en que cayó Darwin. Un herido grave.

La actividad enemiga

735. En el 3er. día de la cabecera de playa el enemigo volcó todos sus esfuerzos en la consolidación de la misma mediante construcción de defensas y todo tipo de refuerzos en material y personal, sin ser molestados por nuestras FFTT ubicadas, ya en magnitud en sus inmediaciones. El Jefe británico de las fuerzas terrestres ~~FFTT.~~, General Julian THOMPSON (~~confirmar NO-PICNIC~~) había establecido su comando en San Carlos.

736. El Grupo de Batalla Inglés (~~Carrier Battle Group~~) se encontraba desplegado alrededor de las Islas, con sus buques ~~PALS~~ alejados hacia el Este, piquetes radar al N de la Isla Gran Malvinas (COVENTRY - BROADSWORD) y varias fragatas en el Estrecho de San Carlos en protección antiaérea a la cabecera de playa. Asimismo y -aparen-

temente ~~subordinados ahora al Carrier Battle Group -~~ el grupo de submarinos nucleares efectuó tareas de alerta temprana, (antiaé- rea) ubicándose próximos a nuestras BAM continentales (especial- mente GRA y GAL, en superficie, detectados por nuestro COE).

~~737~~. El arma aérea de la flota británica se mantuvo activa desde el amanecer. Se detectaron en este día 58 salidas (29 PAC) con un esfuerzo máximo de 5 PAC sumultáneas (~~—— Hs.~~), realizando ~~asimismo~~ ataques a objetivos terrestres y salidas de reconoci- miento fotográfico (RFO) ~~tales como:~~ Aviones Sea Harrier

- 10:30 Hs. - 2 GR 3 del Hermes (Flt Lt (RAF) MORGAN y Flt Lt. (RAF) LEEMING), atacaron 4 helicópteros del EA volando sobre el agua, próximos a Pto. Fox (3 PUMAS y 1 AUGUSTA), destruyendo 3, en SHAG COVE HOUSE. (Relato inglés completo en pág. 130/1 - Libro AW- SA).

- 11:00 Hs. - 1 Sea Harrier sobrevoló alto BAM MLV en ROE.

- 11:00 Hs. - 2 GR3 bombardearon y cañonearon BAM Cóndor. 1 GR 3 (~~Anexo ——~~) aparentemente fue averia- do por cañón antiaéreo. (Este día Inglaterra confir- mó 1 SH destruído en el PAL "en accidente" del despegue, piloto Lt Cdr. BATT (ZA 192).

- 13:15 Hs - 2 GR 3 bombardearon Pto. HOWARD ~~S/N~~.

- 13:55 HS - 2 GR 3 bombardearon BAM MLV sin precisión ni daños.

- 16:30 Hs y 17:25 Hs - 2 GR 3 atacaron pista de Estación Aeronaval Calderón. Averiaron casa kelper en cercanías.

- 20:30 Hs - Un GR 3 lanzó una bomba la que cayó en el mar, en proximidades de Pto. Argentino, a 7/8 Km. de la costa.

<u>La actividad aérea operativa propia</u>

~~La FAS~~

~~738~~. El Comando de la FAS había planificado, durante la noche, las salidas destinadas, nuevamente, a ataque a ON en el Estrecho San Carlos, con sus correspondientes salidas de diver- sión y E y R. Así, desde temprano, se puso en ejecución la citada planificación (~~Anexo PIV-III-~~5):

1) <u>Ataque a ON</u>: 1ra. oledada

a) OF 1205 -PUMA- 3-M5 - 1 MK 17 -Dep. GRA 08:43 - Trip. Cap. CIMATTI, 1er.Ten. RATTI, Cap. RODHE. No lograron completar reunión con LEAR (T-23) y condiciones meteoro-

lógicas adversas y poca luz. Arr. GRA 09:50.

b) OF 1206 -POTRO- 3 M-5 - 1 MK 17 - Dep. GRA 08:43 - Trip. Cap. MORENO, Ten. VOLPONI, Cap. ROBLES, idem anterior. Arr. GRA 09:50.

c) OF 1207 -LANZA- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:00 - Trip. 1er.Ten. VELAZCO C-221, Ten. ROBLEDO C-215, Alf. BARRIO-NUEVO C-226. El guía regresó por fallas generador, el 2 y 3 se unieron, a 20 NM del OM a la Ella Tejo.

d) OF 1208 -TEJO- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:05 - Desp. 09:05 - Trip. 1er.Ten. FILLIPPINI C-214, Cap. BERGAMAS-CHI C-231 (se volvió a 43 minutos de vuelo por falla trasvase combustible), Ten. AUTIERO C-244, Alf. VOTTERO. Esta Escuadrilla se le unió la sección LANZA. Llegaron a la zona del ON (10:02) y no encontraron el blanco. Regresaron S/N Arr. GAL 11:02.

~~739.~~ ~~Es decir, que~~ de la 1ra. oleada no se produjo ningún ataque ~~al ENO naval~~, Salió luego la 2da. oleada; con los halcones de GAL y SJU. ~~Nota: OF 1209 -LOBO- No salió, en alerta desde 07:30 hs.~~

a) OF 1210 -TRUENO- 3 A-4B - 1 MK 17 - Dep. GAL 12:00 - Trip. Cap. PALAVER, Alf. GOMEZ C-240, 1er.Ten. GUADAG-NINI C-242. Falló el avión del guía y el 2 y 3 se unieron desde el despegue a la Ella NENE.

b) OF 1211 -NENE- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 12:00 - Trip. Cap. CARBALLO C-228, 1er.Ten. RINKE C-239, 1er.Ten. CACHON. (Se cayó desde la escalera al subir a su cabina, sufriendo una lesión en una pierna. No salió). Al unírsele los Truenos esta Ella (4 A-4B) quedó constituida: Cap. CARBALLO, Alf. GOMEZ, 1er.Ten. GUADAGNINI, Ten. RINKE. No encontraron al KC-130 en el punto preestablecido, pues por un error le habían dado las coordenadas equivocadas al reabastecedor. (Lo ubicaron ~~pese~~ a ~~que el guía no tenía equipos de navegación (estaba~~ a 150 km del PRV) y siguieron al objetivo ingresaron al Estrecho desde el S., encontraron helicóptero LYNX, lateral Bahía San Carlos, frente a su entrada, recibieron fuego A.Aé.de dos fragatas (ANTELOPE y BROADSWORD) se internaron en viraje a la derecha al Norte de la Isla Soledad (~~Gráfico~~) luego un 180 a la derecha para regresar con rumbo oeste, por el brazo norte; el numeral tres perdió de vista al guía por lo que debieron separarse en secciones. Un momento antes de lanzar su bomba, el Cap. CARBALLO fué alcanzado por una explosión bajo el ala derecha de su avión, provocada de acuerdo a la mayoría de las versiones inglesas por un misil lanzado desde tierra, abortando el ataque con la intención de eyectarse, pero al notar que aún tenía dominio de los comandos del avión, decidió regresar a su Base, recibiendo sobre " Campo Verde" un nuevo ataque inglés y pasando un misil

Punto de Reunion en vuelo

lanzado desde tierra muy cerca de su cabina. El Alf. GOMEZ continuó el ataque alcanzando a la Fragata Clase 21 "ANTELOPE" con una bomba MK 17 de 1000 libras que no explotó (posteriormente lo haría al ser desarmada y hundiría la Fragata). El 3 y el 4 también atacaron a la " Antelope". El Jefe de sección, 1er Ten. Luciano GUADAGNINI lanzó su bomba y un instante despues munición proveniente de la misma "ANTELOPE" IMPACTO EN SU ALA DERECHA, PARECIO QUE IBA A ESTRELLARSE EN EL AGUA, PERO EN UN SUPREMO ESFUERZO DEL PILOTO SU AVION SE ENDEREZO Y SE ESTRELLO CONTRA EL MASTIL DE LA FRAGATA QUE SE PARTIO CON UN RUIDO SECO, CUANDO ESTA AUN SE ESTABA BAMBOLEANDO POR EL IMPACTO DEL AVION, ENTRO EN SU CASCO LA BOMBA LANZADA POR EL MISMO GUADAGNINI, QUE JUNTO CON LA DEL ALF. GOMEZ PROVOCARIAN SU HUNDIMIENTO CUANDO INTENTABAN DESACTIVARLA, ESTALLANDO DURANTE LA NOCHE, ~~INCENDIANDOSE,~~ PARTIENDOSE EN DOS Y YENDO A PARAR AL FONDO DE LA BAHIA EN LA MAÑANA DEL DIA 24. El Nro. 4 evadió la nube de misiles y en su escape sobrevoló a un buque que aprecia es el Canberra , además de visulizar ocho buques dentro de la Bahía, Arr. GAL (1, 2 y 4), individualmente a las 15:30 hs (~~Anexos~~).

c) OF 1212 -PLATA- 3 A-4C - 3 BR - Dep.SJU 11:53 - Trip. Cap. ALMOÑO, 1er.Ten. VAZQUEZ, 1er.Ten. CASTILLO, pero no encontraron al KC 130 (Debido al error en las coordenadas de los KC-130 mencionado anteriormente) y debieron regresar a SJU a 13:25.

d) OF 1213 -ORO- 3 A-4C - 3 BR - Desp. SJU 15:59 - Trip. Cap. GARCIA, Alf. ISAAC, Alf. MARTINEZ y Ten. PAREDI El guía abortó dep. los dos restantes no encontraron reabastecedor, ~~pues estaba a 150 km. de su posición, por un error al pasarle las coordenadas, le dieron mal las coordenadas y estaba casi sobre Isla Gran Malvina. Los ORO~~ Arr. SJU 13:25. ~~Se le asignó un IFF que no podía ser selectado~~.

e) OF 1214 -DAGA- 3 M-5 - 1 MK 17 - Desp. GRA 14:20 - Trip. Cap. CIMATTI, 1er.Ten. RATTI, Cap. RODHE. El guía regresó, cuando aún iban en ascenso, por pérdida de combustible. El objetivo naval debía encontrarse al norte del Estrecho San Carlos. Al arribar a la zona no visualizaron ningún blanco; allí se cruzaron peligrosamente con una sección de Mirage 5 D. Informaron al retrasmisor la ausencia de blancos. El "DAGA" 1 hizo enlace con los "PUÑAL", que venían cinco minutos detrás, escuchando cuando el "PUÑAL" 2 le avisó al 1 que los interceptaba una PAC inglesa; instantes después el 1 informó del posible derribo del 2. Durante el regreso y ya próximos a Río Grande el "DAGA" 1 acompañó al "Puñal 1 hasta el aterrizaje. Arr. GRA 16:06.

f) OF 1215 -PUÑAL- 3 M-5 - 1 MK 17 - Desp. GRA 14:20 - Trip. My. MARTINEZ, Ten. VOLPONI, Cap. MORENO (Nro. 3 no

objetivo naval

decoló por falla. Los dos restantes llegaron a la zona del blanco, no encontrando el ON, regresaron y fueron interceptados por una PAC (Lt Cr Andy Auld y Lt Martin Hale) - rasante (90 ft) sobre Isla ~~de~~ BORBON (Pebble Island), eyectaron cargas y escaparon, por no contar con combustible y armamento adecuado para enfrentarlos en misi'on aire-aire; ~~pero~~ el Nro. 2 (Ten. VOLPONI), fué alcanzado por un sidewinder AIM-9L del Lt HALE (ZA 194) y derribado (sin eyección) en la Bahía Horseshoe, sus restos cayeron en el lado oeste de Ba. Elefante, 2 millas al norte de Isla Calderón y fueron recuperados por DHC-6 (OF 2532) desde BAM Calderón, en una urna el 29-may-82. El My. MARTINEZ, gracias a su posición más avanzada y mayor velocidad logró tomar distancia, eyectó tanques y regresó al continente, Arr. 1606.

g) OF 1216 -CORAL- 3 M-5 - 2 BR - SJU 14:22 - Trip. Cap. DIMEGLIO, Ten. AGUIRRE, 1er.Ten. ROMAN, atacaron objetivos terrestres (~~San Carlos, Sussex?) (ampliar~~), a la salida se cruzaron con otra sección con riesgo de colisión. Recibieron intenso fuego antiaéreo. Escucharon derribo Puñal 2. Arr. SJU 15:16 S/N.

h) OF 1217 -COBRA- 3 M-5 - 2 BR - No salieron por téc.

NOTA:

~~740.~~ Salidas que no decolaron por orden CFAS. Ausencia de ON. Alrrededor 15:30 hs.

1) OF 1220 - VULCANO - 4 A-4B - MK 17 - GAL

2) OF 1221 - KALI - 3 A-4C - 3 BR - SJU

3) OF 1222 - MARTE - 3 A-4C - 3 BR - SJU

Salidas de Cobertura

~~741.~~ En horas de la tarde los M-III cumplieron dos salidas de cobertura sobre MLV.

1) OF 1218 - 2 M-III -DARDO-MAGIC/MATRA- Dep. GAL - 14:24 - Trip. My. SANCHEZ, 1er.Ten. PUIG (No hay mayores datos de esta salida. Ampliar) Arr. GAL 15:47.

2) OF 1219 -FLECHA- 2 M-III -MAGIC/MATRA- Dep. GAL - 14:30 - Trip. Cap. BALLESTEROS, Cap. CZERWINSKI. Efectuaron cobertura avión LR -NARDO- CRV (Cap. BENZA /1er Ten RONCONI, OF 2183). Arr. 16:12.

Salidas de Diversión y Retransmisor

~~742.~~ Se efectuaron:

1) OF 2162 - 1 LR-35 -PUA- Diversión. Trip. 1er.Ten. BIANCO /

Ten HERRERA. Desp. CRV 00:30 hs. a "N" Canal San Carlos # PAC # Arr. CRV 02:22 hs.

2) OF 2163 # 1 LR#35 #FENIX# Diversión. Trip. Cap. GONZALEZ / Ten. CERCEDO. Desp. CRV 01:12 hs. a vertical Pto. Argentino #PAC# Arr. CRV 03:24 hs.

3) OF 2166 # 1 LR#35 #LUNA# Trip. 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA. Desp. SJU 00:00 hs. #MLV#. Arr. SJU 01:16 hs.

4) OF 2178 # Hs 125 #RAYO 1# Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, Vcom. TORRES, My. MEDINA, S.P. ACOSTA. # Retransmisor y OCAT # Desp. CRV 09:41, PE (51 Grados, 30 minutos, S # 64 Grados, 00 minutos N), Arr. CRV 15:12 Interceptado por PAC próxima.

5) OF 2181 # L 25 #NIDO# Trip. Cap. ARQUES, Ten. CERCEDO # Desp. CRV 14:37 a Pto. A. (49 Grados, 15 minutos, S / 60 Grados, 38 minutos, W) FL 350 descubrió PAC FL 140 con Rumbo 260 grados a 38 NM regresó y Arr. CRV 16:12.

6) OF 2182 # 35 A #LORO# Trip. 1er.Ten. BIANCO, Ten. FELICE # Diversión # Desp. CRV 13:59 a Pto. B. (49 Grados, 27 minu# tos, S / 60 Grados, 51 minutos W) FL 300. Arr. CRV 16:40.

7) OF 2183 # LR 35 A # T#23 # Exploración y Reconocimiento visual, 150 millas al Este de la Isla de los Estados, despegando de Río Grande a las 08:40 horas y aterrizando a las 10:10 horas sin novedad. Tripulación: Cap BENZA, 1er Ten RONCONI y C 1ero MOTHE.

8) OF 2184 # 35 A #ÑANDU# Trip. My. GONZALEZ, Cap. CEAGLIO # Diversión # Desp. SJU 14:25 a Pto. D. (49 Grados, 49 minu# tos S / 61 Grados, 10 minutos, W) a FL 310 y Pto. D1 (50 Grados, 05 minutos, S / 60 Grados, 30 minutos W) regreso SJU 16:00.

9) OF 2185 # 35 A #CONDE# Trip. 1er.Ten. ACOSTA, Alf. REDONDA # Diversión # Desp. SJU 14:25 a Pto. E. (50 Grados, 00 minutos, S / 61 Grados, 18 minutos, W) FL 330 y Pto. E1 (50 Grados, 17 minutos, S / 60 Grados, 42 minutos, W) regreso SJU 16:00.

10) OF 2186 # 35 A #FUEGO# Trip. Cap. BUIRA, Ten. CABALLERO # Diversión # Desp. GRA 14:55 a Pto. F. (50 Grados, 09 minu# tos, S / 61 Grados, 29 minutos, W) FL 350 y Pto. F1 (50 Grados, 25 minutos, S / 60 Grados, 48 minutos W). Regreso GRA 16:10.

11) OF 2190 # LR 35 (LV#LOG) #RAYO# Trip. Vcom. DE LA COLINA, Cap. DESPIERRE # Retransmisor # OCAT Vcom. PEREYRA. Desp. CRV 13:07 a Pto. espera. Arr. CRV 18:18.

12) OF 2194 # LR 35 A #CONDE# Trip. (Averiguar) # Diversión # Desp. SJU 16:40 a Pto. E (50 Grados, 00 minutos, S / 61

Grados, 18 minutos, W) Arr. SJU 17:45.

13) OF 2183 - 35 A -NARDO- Trip. Cap. BENZA, ler.Ten. RONCONI - Diversión - Desp. CRV 14:28. Misión: diversión sobre Malvinas. Regreso a Río Grande a las 16:20 horas sin novedad.

<u>Salidas de Reabastecedor</u>

~~743~~. Los dos KC 130 tuvieron intensa actividad:

1) TC 69 -PARIS- Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO. - Desp. GAL 08:56 PCRA (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W). ~~Averiguar si variaron este PCRA y en qué horario para reabastecer SUE ó A4Q ARA y qué aviones reabastecieron. Arr. GRA 17:40~~.

2) TC 70 -ROMA- Trip. Vco. CABANILLAS, My. MARTINO, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTCHEVITCA, S.A. PAJON, S.P. PLASENCIA. - Desp. SCZ 11:15 PCRA (5500/5900) GAL 13:10 y luego Dep. GAL 14:01 a PCRA (53 Grados, 40 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos W), para apoyo ARA. Hora y lugar Arr. 2 SUE 16:10.

<u>La actividad de la aviación embarcada</u>

~~744~~. Nuestra aviación embarcada, operando siempre desde su base en tierra, realizó ese día los siguientes vuelos:

1) TABANO - 3 A-4Q de 5 previstos, despegaron de GRA a las 12:38, reabastecieron del "PARIS" y se dirigieron a Puerto San Carlos donde recibieron intenso fuego de artillería antiaérea. Regresaron a GRA donde al salirse de la pista (viento cruzado) se eyectó el CC Carlos ZUBIZARRETA, quien falleció, siendo recuperado el avión.

- Relata My. C. OLIVA: El Avión accidentado, con sus bombas armadas, obstruía la operación en la pista. Para su puesta en servicio debían desactivarse las bombas y para esta tarea se presentó voluntariamente un mecánico armero de F.A.A., logrando el objetivo con el riesgo de su vida.
(Nt. El señor Suboficial de la F.A.A. referido era el S.A. MIRANDA de septibri, quien ya anteriormente (03-mayo) había desarmado la bomba alojada en el buque Formosa (~~Parr.~~) y que, finalmente el 13 de junio desarmó una espoleta activada accidentalmente mientras se configuraba un M-5).

2) TERO - 2 SUE - Desp. GRA 14:59 en misión ataque EXOCET a MLV. No encontraron blanco, regresando a GRA S/N. REV del "ROMA" a las 16:10.

3) ~~LV-GOM - 1 F-28 - Desp. GRA 15:39 intentando un cruce, pero no llegó a BAM MLV (No registrado) y aparentemente regresó~~

La Actividad aérea en el CATOM

745. Fue la siguiente:

a) Desde BAM Cóndor operaron 2 IA-58:

- A-531 - My. TOMBA - Sobre Pto. HOWARD.
- A-511 - Cap. BENITEZ - Idem.

b) El CATOM ordenó el repliegue de Oficiales (Pilotos de Pucará) de BAM Cóndor a BAM MLV. Allá fueron Cap. VILA, Ten. FURIOS, Alf. PONTECORVO y Alf. DIAZ. Los tres últimos serian evacuados al dí siguiente a CRV.

c) También en un helicóptero CH-47 llegan a BAM MLV el My. PIUMA y Ten. SENN (derribados en Bahía Calderón) y el piloto inglés Lt GLOVER (derribado en Pto. HOWARD) quienes asimismo serían evacuados al continente al dia siguiente.

Veamos el relato del Mayor Gustavo PIUMA JUSTO:

- "Una noche nos informan que todos los heridos debían ser evacuados inmediatamente a Puerto Argentino. El viaje se hizo en un helicóptero "Chinook" y a muy baja altura. Yo iba acostado en una camilla y la preocupación de la tripulación era, como poder ser trasladados en caso de un ataque aéreo."

"Treinta minutos después llegamos al Hospital de Puerto Argentino."

"El vuelo en helicóptero me recordó el viaje de un tren, volábamos a muy baja altura y cada 5 ó 10 minutos efectuaba una parada (estacionario), ante la advertencia de aviones enemigos."

"Al llegar a Puerto Argentino, me trasladaron en una ambulancia a la sala de internados y luego de un detenido estudio, me enyesaron el tobillo, fajaron mi pecho y pegaron sobre mi torso una cinta plástica con mi diagnóstico."

"Dias después, durante la madrugada, soy trasladado al continente en un avión C-130 de la Fuerza Aèra, cuya tripulación estaba compuesta por los Mayores D. Hernán Alberto DAGUERRE y D. Víctor Hugo BORCHERT. Con el primero de ellos habíamos integrado, años antes, la pareja de medios del equipo de rugby de la Escuela de Aviación Militar."

"Finalmente, luego de cuatro horas y media de vuelo nocturno y de mucha incertidumbre, llegamos a Comodoro Rivadavia, donde permanecí al cuidado de los médicos. Dias después la Fuerza Aérea me traslada a la VI Brigada Aérea, y de ahí a mi hogar."

Nuestros Helicópteros

~~746~~. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matricula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 10:00 horas para cumplir una salida de reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S. A. MARTINEZ (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "TORDO", ~~que~~ despegó de Darwin con destino a Bahía Fox e isla Segunda para una misión de Busqueda y rescate, aterrizando nuevamente en Darwin a las 16:20 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero LOPEZ R. (OP). Trataron de localizar al Ten BONO, quién podría haberse eyectado de un A-4C, pero el resultado fué negativo.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", ~~que~~ despegó de Darwin a las 16:45 horas y aterrizó allí a las 18:00 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

- En otro helicóptero (17:30) arribó 1er.Ten. LUNA eyectado en Chartres Settlement (Gran Malvina).

- "Relato Ten. SANCHEZ: Desde B.A.M. Cóndor se realizaron 5 salidas, 2 de ellas efectuando la búsqueda del 1er.Ten. LUNA ~~que~~ fué recuperado en la segunda salida ~~y~~ Avistados los restos del avión en la 1ra.".

- "Relato Ten. VERGARA: El día 23 de mayo se recibe la orden de ir a recuperar a la Isla Gran Malvina un Piloto eyectado de Dagger M-V (presumiblemente el 1er.Ten. LUNA) derribado el día anterior. Se recibe el dato por medio de una persona que habló por Radio / telefono a Malvinas, informando que se encontraba un piloto argentino. Esa mañana se despega rumbo a la Isla Gran Malvina rumbo aproximadamente 290. Al llegar ~~proximo~~ al Estrecho de San Carlos se pudo observar a una Fragata incendiándose (~~no se pudo determinar de que tipo era~~) ~~sin persona alguna en las proximidades (se presume que puedan haber sido evacuadas)~~. ~~Se continua el vuelo y~~ Al cruzar el Estrecho se recibe por VHF la información del puesto de R.O.A. ubicado al norte de la B.A.M. Cóndor que había una PAC inglesa en nuestra zona de vuelo. Ejecutamos la aproximación a un pequeño establecimiento y abandonamos el helicóptero con turbinas en marcha. ~~Al realizar~~ El 1er.Ten. SANCHEZ cae el agua en una pequeña zanja al realizar la PAC inglesa un vuelo en nuestra vertical, aparentemente no nos habían visto y ~~luego~~ se alejan, ~~luego~~ procedemos a cortar

98

motores y dirigirnos a la casa ~~para ver si ese era el lugar en donde se encontraba el 1er.Ten. LUNA.~~ encontramos todo en orden ~~en la casa~~ y sin indicios de que hubiera alguien. Al salir vemos a la distancia los Harrier ~~hacían un vuelo escolástico es decir~~ como si realizaran la entrada final al circuito de tiro escuela. ~~No entendíamos el porque volaban así,~~ luego al regresar al mediodía lo entendimos, habían realizado circuito de tiro escuela y atacado a 4 helicópteros de Ejército (1 Agusta y 3 Puma). Quedando inutilizados en tierra los 3 Pumas. Al continuar con la búsqueda seguimos el contorno oeste de la Isla Gran Malvina, apareciendo luego por Bahía Fox, cruzamos el Estrecho de San Carlos y llegamos a la B.A.M. Cóndor sin ningún resultado positivo y practicamente sin combustible. ~~Posteriormente~~ dimos el informe a Inteligencia y nos retiramos a almorzar. ~~Luego~~ Recibimos nuevamente la orden de continuar la busqueda. Se invirtió el orden de los pilotos es decir (Piloto: Ten. SANCHEZ - COPILOTO: TEN. VERGARA), el resto de la tripulación igual y en el mismo helicóptero. ~~Despega con R Grados más al WNW (oeste noroeste)~~, se cruza el Estrecho de San Carlos la Fragata continuaba humeando y luego de volar varios minutos en la Isla Gran Malvina, divisamos en la parte superior de un cerro los restos de 1 avión Dagger, hicimos un viraje en los 360 Grados y ~~luego~~ buscamos en una zona mas al norte de donde iniciamos la búsqueda por la mañana. Tuvimos que cruzar un cordon montaoso bastante alto y se pudo apreciar del otro lado una especie de casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrizamos y le preguntamos a unos lugareños si ahí había un piloto ~~argentino~~ contestándonos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Detuvimos las turbinas del helicóptero y nos dirigimos hacia la casa. Nos recibe un señor que nos hace pasar y nos lleva a un dormitorio en donde se encontraba acostado el 1er.Ten. LUNA, éste al vernos se sorprendió porque no pensaba que una tripulación de helicópteros lo estubiera buscando. El 1er.Ten. MIRANDA, médico que integraba la tripulación lo revisa y luego lo ayuda a incorporarse y nos adirigimos al helicóptero. El estado de salud del 1er.Ten. LUNA, no era muy bueno ~~ya que~~ se encontraba herido en una pierna y en un brazo. ~~Subimos abordo del helicóptero y~~ enprendimos el regreso a la B.A.M. Cóndor. ~~Esto para la tripulación fue un orgullo tremendo porque era el primer piloto que recuperamos en la guerra, un oficial que fué instructor de vuelo en el C.A.M. de la E.A.M., cuando estabamos allí destinados".~~

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, ~~que~~ despegó de Darwin a las 10:00 horas, para cumplir una salida de Bus-

queda y Rescate, aterrizando ~~nuevamente allí~~ a las 11:00 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C lero PALACIOS (M) y C.P. GOMEZ (OP). En este vuelo fueron recuperados 6 hombres de la patrullera "Río Iguazú" y un ~~hombre~~ muerto, despues de haber sufrido el ataque de dos ~~(2) aviones~~ Harrier.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "HALCON", armado igual que los anteriores, ~~que~~ despegó de Darwin a las 12:00 horas, aterrizando ~~nuevamente allí~~ a las 12:40 horas. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero PALACIOS (M) y C lero GOMEZ (OP). En esta salida se recuperaron 10 hombres de la patrullera "Río Iguazú".

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "GATO", ~~que~~ despegó de Darwin a las 15:00 horas, aterrizando ~~nuevamente~~ a las 15:40 horas. Tripulación: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP), C lero PALACIOS (M) y C lero GOMEZ (OP). Se recuperaron 9 hombres de la patrullera "Río Iguazú".

Otros acontecimientos del día

~~747.~~ ~~Fuerza:~~

1) Se constituyó el CEOPECOM, cuya Jefatura la ejercían: Gral. Div. GARCIA, Calte. LOMBARDO, Brig. My. WEBER. Su asiento era en CRV ~~(Comando de Guarnición)~~.

~~2) Ecos de helicópteros en SCZ:~~

~~748.~~ Este día, en horas de la tarde, nuestros sistemas de vigilancia electrónicos (Radar SCZ) detectaron ecos de tres helicópteros que, desde el mar, se acercaban al continente, lo que hizo presumir a los disntintos Comandos desplegados en nuestra Patagonia, la posibilidad de una infiltración enemiga en el continente. Se tomaron las siguientes medidas:

1) Dep. 2 IA-58 - Cñ (otros dos en alerta misma configuración) ~~(averiguar horarios dep. arr. e informe misión)~~.

2) Se requirió refuerzos terrestres a Ejército sobre BAM SCZ

3) Se alertó a nuestra A.Aé. ~~(aparentemente le dispararon a un móvil aéreo propio desde SCZ detallar)~~.

4) 16:33 Dep. desde GAL un M-III -OMBU- Trip. My. SANCHEZ - (por orden CIC) GAL a intercepción eco no identificado a 72 NM de GAL Radial 107 FL 280 Grados Vel 240 Kt. no encontró el móvil y regresó, Arr. GAL 17:19.

~~5) E y R cercano OF 123 - 1 G-II -PLATINO- Desp. SCZ 15:00 Arr. SCZ 18:00 S/N.~~

El balance del día

749. Este día arrojaba los siguientes resultados:

1) Salidas previstas: 51 .... 100 %

2) Llegaron al OM: 7 .... 13 %

3) No encontraron el OM: 11 .... 21,7 %

4) Suspendieron por orden: 4 .... 7,8 %

5) Suspendieron por Met.: 12 .... 23,5 %

6) Suspendieron por Téc.: 10 .... 19,5 %

7) Suspendieron pr fallas REV: 5 .... 9,8 %

8) Derribados (FAS): 2 .... 3,9 %

9) Daños al enemigo: La HMS ANTELOPE, hundiendose.

10) Un ~~glorioso~~ piloto (1er.Ten. LUNA), recuperado por nuestro Escuadrón Helicópteros.

~~**El Informe del OCAT:**~~

~~750. (falta incluirlo sintético)~~

El Día 24 de Mayo de 1982 (LUNES)

La Meteorología en el TOAS

~~751.~~ En MLV amaneció con nubosidad baja y quebrada, y tenden- cia a niebla. A ~~las 08:00 el QAM era:~~

~~- 08:00 - 290/5 - 10 Km - neblina - 3 SC 600 - 500 (7/7) 996. 2 -.~~

~~752.~~ En el continente, nubosidad alta quebrada, estratiforme y techos altos (ligeras precipitaciones en TIERRA DEL FUEGO). Vientos regulares 20/35 Kt. En Síntesis: apta para poder atacar

Ataque aéreo a BAM MLV

~~753.~~ A las 09:35 se produjo el primer ataque del día a BAM MLV por parte del ~~PAL~~ Hermes y su Escuadrón 800.

1) 2 Sea Harrier (N. THOMAS en XZ-496 y M. BLISSET en el ZA- 191), aparecieron por el NE y lanzaron, sin acercarse a distancia de tiro de nuestra artillería antiaérea - en "toss bombing" bombas de fragmentación con espoletas radar de explosión aéreas. Su finalidad era atraer la puntería de n/AAé.

2) Inmediatamente, en vuelo rasante, atacaron desde NW dos GR3 (RAF) y lanzaron c/u 3 bombas 1000 lbs retardadas por paracaídas, una de las cuales afectó la pista y escaparon. Nuestras defensas A.Aé. no tuvieron tiempo de apuntar.

3) A los 20 segundos de esta ataque y en medio de las explo- siones pasaron otros 2 GR3 (RAF), desde el W y lanzaron también bombas BRP, pero aquí nuestra A.Aé. había tenido tiempo: 1 Harrier fué evidentemente averiado y posiblemente derribado.[La Marina Inglesa(~~Royal Navy~~) reconoce un "acci- dente en el ~~PAL~~ Portaaviones el día 23, en el que falleció el Lt Cdr G. W. J. BATT, en el ZA-192, que "explotó" luego del despe- gue.]

~~754.~~ Estos ataques y otros similares que se produjeron a las 12:50 y 14:55 (desde gran altura) dejaron averiada la pista (durante seis horas) y dañando en tierra un IA-58 (~~el~~ A-509) y un MB-329 (Nótese el empleo conjunto de aviones SEA HARRIERS (RN) y GR3 (RAF) en un mismo ataque).

LA FAS

~~755.~~ Se ~~EM~~ evaluó seriamente la defensa antiaérea enemiga (~~en tierra y de buques~~) ~~("verdadera cortina al pasaje de nuestros aviones")~~, en las proximidades de la cabecera de playa de San Carlos y la aceptabilidad del ataque a los OT en la misma. Estas y otras consideraciones produjeron la resolución de batir los buques de desembarco (AON).
Comenzaron sus acciones, entonces, operando en el brazo y bahía

de San Carlos, contra OONN, preferentemente buques de desembarco o transporte de tropas (Anexo PIV-III-6).

- Salidas de ataque:

a) OF 1223 -CHISPA- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:10
OF 1224 -NENE- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:11

- Tripulantes:

CHISPA 1: Ten. BERRIER C-212 (se volvió porque cayeron sus bombas al mar, al conectar panel de armamento, luego del REV).

CHISPA 2: Alf. MORONI C-226.

CHISPA 3: Ten. CERVERA C-215.

NENE 1: Vcom. MARIEL C-214.

NENE 2: Ten. ROCA C-237.

NENE 3: 1er.Ten. SANCHEZ.

- Luego del REV (con MADRID 1) siguieron los 5 aviones al mando del NENE 1. Ingresaron Ba. Hospital (10:15 hs) donde encontraron los ON, atacando: los NENE a un buque clase TIGER y los CHISPA a un buque de asalto (Nro 2) (se aprecia era el SIR GALAHAD, alojando una MK 17 que no explotó) y el Nro. 3 sobre el SIR LANCELOT o un LCU. Todos escaparon y regresaron a GAL entre 11:45 y 12:10 Hs. En el pasaje sobre los buques recibieron nutrido fuego de cañones y misiles.

756. OF 1225 -AZUL- 4 M5 - 1 MK 17. Desp. GRA 10:18 - Trip. Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNARDT, Cap. MAFFEIS, Cap. ROBLES.

- Llegaron a Ba. San Carlos y atacaron (11:02) un buque de gran tamaño (SIR BEDIVERE) largando todas sus bombas (que aparentemente no explotaron) y escaparon, siendo interceptados en vuelo rasante en el Estrecho de San Carlos por un Sea Harrier que tiró con cañones al 3 y 4 sin impactar. Recibieron nutrido fuego AAé en la zona de los ON Arr. GRA 11:59 Nro. 2 y Nro. 3 regresaron con impactos (ampliar).

757. OF 1227 -PLATA- 3 M5 - 2 BRP - SJU 10:24 - Trip. Cap. DELLEPIANE, 1er.Ten. MUSSO, Ten. CALLEJO.

- Llegaron al Estrecho San Carlos (hay 2 PAC) y se dirigieron al brazo San Carlos (11:07). Había intenso fuego AAe. desde buques y de tierra. Esquivaron y

sobrepasaron los ON sin mayor puntería, algunas bombas caen en la costa sobre depósitos de combustible. La Ella regresa sin ser interceptada, a SJU. Arr. 11:55.

758. OF 1228 -ORO- 3 M5 - 2 BRP - SJU 10:24 - Trip. Cap. DIAZ, My. PUGA, Ten. CASTILLO, ~~siendo el Cap. AGUIRRE FAGET reserva en tierra, quien estando a 90 Grados de cabecera una vez que despegaron sin novedad cortó motores y regresó al Escuadrón~~.

- Esta Ella, que seguía de cerca a la PLATA, fue interceptada (aprox. 11:04) por una PAC al N del Estrecho San Carlos, sobre Bahía de los Elefantes. Detectados por la Broadsword, la PAC (LtCd Andy Auld XZ 457 Lt Dave Smith ZA 193 del Sqdn 800) los interceptó y Auld disparó 2 AIM 9 L que impactaron en DIAZ y PUGA quienes se eyectaron y fueron recuperados, mientras que Smith impactó en el Dagger del Ten. CASTILLO, quien sin eyectarse se estrelló sobre el terreno ~~(Anexo~~ (~~libro AWSA~~ pág. 137/138).

Vale: LIBRO AWSA

~~En síntesis, esta Ella fue derribada en su totalidad~~.

Veamos el relato de su Jefe el Capitán D. Raúl A. DIAZ:

- "El Escuadrón de M-5 Dagger, desplegado en San Julian había perdido tres (3) aviones el 21 de Mayo, pero los tripulantes habían logrado felizmente eyectarse siendo recuperados al día siguiente."

"Esto demostraba que atacar el lugar del desembarco sería cada vez mas peligroso, los ingleses fortificarían su posición saturando la zona con elementos de defensa aérea."

"La FAS seguía tratando de neutralizar las actividades de desembarco iniciado el 21 de mayo. Como los días anteriores, el 24 de mayo se impartió la orden a los Escuadrones Aéreos, de ataque en masa, con la finalidad de sobrepasar la capacidad de la defensa británica."

"Mi Escuadrón recibió dos (2) órdenes fragmentarias, las Nro. 1227 y 1228, la misión: atacar la zona de desembarco, ya sea a los objetivos navales o al material bélico acumulado en el Puerto San Carlos."

"Ante el análisis de la situación táctica, se decidió enviar la primera Escuadrilla con la tarea de atacar el brazo norte, donde había menor actividad enemiga. El sur de la Bahía San Carlos sería atacada por la Ella formada por mí como Jefe, el Teniente D. Carlos CASTILLO como numeral 2 y el Mayor D. Luis PUGA como numeral 3, nuestro indicativo era "ORO" y la configuración 2 bombas de 250 kg BRP y munición de 30 mm."

"La primera Escuadrilla planificó su ataque partiendo de un sobrevuelo rasante de la Isla Gran Malvina."

101

"Mi Escuadrilla desistió de imitarlos, porque deberíamos hacer un viraje muy exigido dentro del Canal para alcanzar el rumbo de ataque, que era aproximadamente 150 Grados (SE) y seríamos fácil blanco de las armas antiaéreas de los navíos y las armas existentes en la costa."

"Decidimos aproximarnos sobre las aguas al norte de la Isla Gran Malvina y alcanzado el Canal San Carlos ingresar con rumbo directo y rasante hacia el objetivo. Se planificó el ataque buscando efectuar un perfil de vuelo que evitara la detección de la Ella por los piquetes navales adelantados que colocaban los ingleses a fin de detectar nuestras aproximaciones."

"Deberíamos estar rasante a 15 mts del agua cuando pasábamos las Islas Salvajes y navegaríamos a una velocidad entre 480 y 520 kts (890 a 960 km/h), formados lateralmente para hacer un único ataque, los 3 aviones a un mismo tiempo y nos encontraríamos volando sobre el agua a unos 8 kms al norte de Gran Malvina."

"Todo lo planificado se cumpli'ó exactamente, cuando sobrepasamos las Islas Salvajes comenzamos a escuchar, por nuestros equipos de radio, el ataque a Puerto San Carlos por las primeras Escuadrillas."

"El rumbo en ese momento era de aproximadamente 100 grados. El Teniente Castillo estaba a mi izquierda a unos 200 mts y el Mayor Puga a mi derecha a la misma distancia. Cuando estábamos cerca de Bahía Elefante preparamos nuestro panel de armamentos y nos aprestamos a iniciar en 80 segundos más el viraje final que nos llevaría, ~~por derecha dentro del Canal San Carlos, al punto donde los ingleses habían puesto nuevamente sus pies en nuestras islas, el Puerto San Carlos.~~" AL BLANCO.

"Centrados en los instrumentos del avión, en el reloj táctico y en la desembocadura norte del canal para ver si habían navíos, ~~de la Royal Navy,~~ no advertimos la intercepción que por detrás nos hicieron 2 SH guiados por una fragata que no llegamos a ver."

"Los 2 SH estaban armados con misiles A-A Sidewinder AIM9L. El Jefe de la 1ra. sección inglesa lanzó ~~primeramente~~ un misil al avión del Teniente Castillo, qu~~e estaba a mi izquierda~~, haciéndolo explotar ~~al mismo en el impacto, ésto lo vió~~ el Mayor Puga, ~~quién~~ me alertó que "al 3 lo derribó un misil". Creí que se trataba del derribo de alguno de los nuestros que ya estaban atacando la zona de desembarco. Seguí imperturbable la navegación, de inmediato el Mayor Puga reiteró "Al ORO 3 le pegó un misil", reaccioné mirando a mi derecha hacia donde estaba ~~el numeral 3~~ PUGA y veo que se encontraba intacto pero que a 200 mts detrás de él se desplazaba a una velocidad elevada una luz intensa en forma zizagueante."

"Comprendí que era un misil y que no había tiempo de reacción, solo atiné a gritarle que se eyectara. El misil, de guiado infrarrojo, pegó en su motor y la explosión fue tan espectacular que el fuego y el humo negro envolvió el avión a partir de un metro detrás de la cabina del piloto, donde se encuentran los primeros tanques de combustibles, solo quedó fuera de esa enorme bola de fuego la nariz del avión y la cabina, el resto del avión no existía."

"Eyecté mis tanques externos de combustible y las bombas e inicié un brusco viraje a mi derecha para ver que pasaba con ~~el Mayor~~ Puga a quién le seguía gritando que se eyectara. Cuando estaba en la mitad del viaje sentí un gran sacudón de mí avión, me quedé sin comandos e inmediatamente se encendieron todas las luces en el panel de fallas y sonó estridentemente el advertidor sonoro qe actua cuando se tiene una falla grave."

"No tardé en comprender que el habitáculo de mi avión se convertiría en una trampa mortal para mí. Mi noble avión había sido casi totalmente destruído y si me quedaba allí, en la confortable cabina, sería el fin."

"Estando en viraje, a gran velocidad muy próximo del agua, y sin comandos ?La eyeccción sería exitosa?. No lo pensé, lo cierto es que pasé cerca del avión de~~l~~ ~~Mayor~~ Puga y mi avión se enderezó comenzando a hacer movimientos bruscos en profundidad, pude ver como me acercaba a la isla del norte de la Gran Malvina en forma descontrolada."

"No dude, tiré de la anilla de eyección de entre piernas, porque no podría llegar a accionar la superior por los bruscos cabeceos. Cuando comencé a salir del avión, el terrible impacto contra la maza masa de aire, producto de la alta velocidad del avión en el momento de la eyección, (aproximadamente 520 kts/950 km/h) me hizo pensar que no me había eyectado y que el avión estaba estrellándose contra el agua o la isla."

"Recién reaccioné que lo había abandonado cuando fugazmente observé mis rodillas contra el cielo, esto por el movimiento parabóloco que realiza el asiento cuando abandona el avión."

"El momento siguiente que corroboró esto es cuando siento el tiron del paracaídas al abrirse. Sentí intensos dolores, la eyección a esa velocidad hizo que me fracturara dos vertebras y sufriera una grave luxación en el codo derecho."

"En el momento en que se abrió el paracaídas y observé hacia abajo vi el suelo cerca (calculo 80 mts.). Tratando de analizar cuales eran mis heridas caí sobre la turba malvinense amortiguadamente en una isla a 600 mts. de la playa, salvé, asi, providencialmente la vida porque de haber caído al agua no habría sobrevivido."

"Estuve 30 minutos acostado boca arriba sobre la turba, sin moverme por los intensos dolores en la columna y en el brazo derecho. Sentí ruidos de turbina como si alguien volara en circular sobre mi posición pero debido a la difícil situación física que enfrentaba no pude verlo."

"Sin recordar exáctamente el escalonamiento en el tiempo, fugazmente ví la silueta de un M-5 nuestro que rasante se dirigía hacia el oeste, de vuelta a casa, entre las ondulaciones del terreno."

"Cuando logre incorporarme, saque con mucho esfuerzo del equipo de supervivencia, 2 bolsas plásticas que contenían agua y comencé a beber rapidamente, me encontraba al borde del shok."

"Eran las 11:00 cuando nos derribaron y a las 17:00 hs. en Malvinas se hace de noche, por lo que procuré no perder tiempo y tratar de caminar en busca de un refugio. Presentía que se llegaba la noche no la pasaría muy bien con el frio y las heridas."

"Miraba constantewmente hacia la playa para ver si encontraba al Mayor Puga, aún dudando que hubiera podido eyectarse."

"A la hora treinta de la eyección, habiendo recogido lo necesario y posible de transportar del equipo de supervivencia, me prestaba a iniciar una dolorosa marcha hacia la costa para luego intentar llegar a alguno de los pueblitos kelpers que se encuentran a la orilla del mar."

"En ese momento ví un vehículo tipo LAND ROVER que se acercaba a campo traviesa, supuse que sería una patrulla enemiga o kelpers, busque en el equipo un revolver 38 y me prepare, el vehículo se detuvo unos 80 mts. y se bajaron 2 uniformados de verde con fusiles, cuando vieron mi deplorable estado, se acercaron y desde una distancia prudencial preguntaron en perfecto castellano mi nombre.

"Aflojé el revolver al suelo y les hice señas para que se acercaran. lo hicieron despaciosamente hasta que les pude decir que era el Capitán DIAZ de la Fuerza Aérea."

"Ellos, a su vez eran 2 aviadores navales tripulantes de TURBOMENTOR que un grupo comando de la SBS había destruído junto a algunos IA-58 en la pista de Bahía Elefante el 16 de mayo, cuando estaban enterrados en la turba después de una copiosa lluvia."

"Me llevaron a un caserio kelpers distante 8 kms., a través del campo bastante irregular, los dolores en la columna y en el brazo eran insoportables. Recibí asistencia sanitaria precaría por falta de elementos adecuados a ese tipo de dolencia, el médico era un soldado conscripto ingresado como profesional y que se encontraba tomando parte de una compañía de Infantería de Marina en Bahia Elefante."

"Cuando comunicaron al continente que había sido recuperado con vida se informó que el numeral 3

(My. Puga) no lo habría visto eyectarse, cuando preguntaron que había pasado con el numeral 2, recién comprendí que él había sido el primer derribado, situación que no alcancé a ver. Había perdido a mis dos numerales, tenía un mayor dolor moral que físico."

"Al día siguiente una patrulla de reconocimiento encontró al My. Puga, sano y salvo, cuando llegó a la habitación donde me encontraba postrado nos dimos un gran abrazo. Había perdido un solo numeral el excelente Oficial y Aviador Militar Teniente D. Carlos Castillo."

"Después de una semana en la cual se soportó ataques de SH a la isla semidestruída de Bahía Elefante, a 1 km. del caserío donde nos encontrábamos, haberse visualizado el hundimiento de una fragata tipo 42 a escasos kilometros y ver el resplandor intenso de los ataques aéreos nocturnos de la Fuerza Aérea sobre el Puerto San Carlos, fuimos recuperados por un Twin Other de la IX Brigada Aérea en una operación sumamente riesgosa pero que fue coronada por el éxito."

1) OF 1229 -HALCON- 3 A-4C - 3 BRP - SJU 09:40 - Trip. Cap. PIERINI,, Ten. MENDEZ, 1er.Ten. URETA (C-310) fue interceptado al norte de Cabo Leal a unas 10/15 NM de la Isla Soledad, por una PAC, que les lazaron sidewinders y cañones no logrando impactos. La Ella. abortó el ataque y regresó. Arr SJU 11:40 hs.

2) OF 1230 -JAGUAR- 3 A-4C - 3 BRP - SJU 09:52 - Trip. 1er.Ten. VAZQUEZ, Alf. MARTINEZ, Ten. BONO.

- Llegaron a la zona del blanco (± 11:30) sin ser interceptados y se dirigieron al ataque en la Bahía San Carlos con rumbo 190/220 y lanzaron 6 bombas sobre ~~la misma~~ una fragata (ARROW). Un numeral vió ~~(espejo retrovisor)~~ una llamarada en dicha fragata. Estimaron 8/10 buques en el Estrecho y uno que creían era el CANBERRA. Recibieron mucho fuego AAé (misiles/cañones y aún bajo calibre) de los buques y desde tierra. Al salir comprobaron que los tres aviones tenían pérdida de combustible abundante. Eyectaron tanques suplementarios y volaron con Rumbo 210 grados durante 3 minutos. El Jefe de Escuadrilla ordenanó la eyección al Nro. 3 pero este informó que aún tenía 3.000 Lbs.. Colocaron Rumbo 260 grados en ascenso (sobre Estrecho San Carlos). Vieron un buque y descendieron nuevamente. Al terminar de cruzar el Estrecho (5 NM al N de Bahía Fox) ascendieron y chequearon combustible: Nro. 1 - 1500 Lbs. Nro. 2 2.280 Lbs, Nro. 3 - 2.500 Lbs. Cruzaron la Gran Malvina en ascenso, pero al entrar al mar al N. de la Isla San Jorge observaron al Nro. 3 (Ten. BONO) iniciar suave viraje descendente e impactar en el

103

(de guía)

mar (existen dudas sobre su eyección pero de todas maneras cayó al mar helado). Solicitaron al KC (MADRID 2) (inc. 4to.) que les haga homing, lo hallaron en el FL 100 y se acoplaron (Nro. 1 tenía 200 Lbs; Nro. 2 2000 Lbs) y así acoplados al KC-130 llegaron al continente, hasta 30 NM de SJU donde desacoplaron y Arr. 12:30. El KC trasvasó al Nro. 1 39.000 Lbs). Y es de destacar que para auxiliar a los JAGUAR el KC-130 tubo que acercarse hasta 60 NM al Oeste de la Gran Malvina. Esta salida se inscribirá asi en la historia mundial de la aviación. El Ten. BONO había ofrendado su vida; pocos días más el 30 may en el ataque al HMS Invincible y lo seguiría con gloria el 1er.Ten. VAZQUEZ. Esta era la raza argentina de Halcones que en el Atlántico Sur y para asombro del mundo, había descubierto el Reino Unido.

NOTA: Estaban previstas 6 salidas más (de GAL) que no salieron por orden CFAS, pero sí decoló el MADRID 01 (1530) de GAL para reabastecerlas. Arr. 16:40. Las dos OF previstas eran:

3) OF 1232 -VULCANO- 3 A-4B - Cap. VARELA, Alf. VAZQUEZ, Ten. MAYOR.

4) OF 1232 -CALI- 3 A-4B - Vcom. DUBOURG, Alf. DELLEPIANE, Ten.ARRARAS.

- Salidas de cobertura

1) OF 1231 -FUEGO- 2 M III -MAGIC- GAL 10:22 - Trip. Cap. HUCK, Cap. GONZALEZ. Enlazaron con CIC MLV a las 10:55 [junto con PELO (OF 2200)]. Ingresaron con rumbo 295 de Radial MLV rumbo 115 y FL 300. Notifico Radar MLV, un PAC a 60 NM procediendo con una variación de rumbo de los Harrier con igual proposito. Enemigo en radial 290/60 NM, runbo 250. Los Harriers se volvieron. Dicha intercepción fue abortada por la PAC cuando se encontraba a 25/30 NM de distancia, volviendose con rumbo opuesto y descendiendo segun informo el radar MLV.

- Salidas diversión

1) OF 2200 - 2 LR-35A -PELO- Trip. Nro. 1 Vcom. DE LA COLINA / Com. FERRI, Nro. 2 Ten. BIANCO/ Ten. FELLICE. Desp. CRV 10:09. Esta sección en combinación con los FUEGO llegaron a MALVINAS y enlazaron CIC, atrayendo a una PAC orbitaron en Pto. 1 (50 Grados, 30 minutos S / 61 Grados, 10 minutos W). Arr. CRV 12:10.

2) OF 2201 - 2 LR 35A -BARBA- Trip. Nro. 1 My. GONZALEZ/ Cap. CEAGLIO. Nro. 2 Ten. ACOSTA/ Alf. REDONDA. SJU 10:22 a Pto. 2 (50 Grados, 10 minutos, S / 60 Grados, 50 minutos, W). Enlazaron CIC MLV (11:02) y permanecieron FL 400 hastas 11:08 en que regresaron.

3) OF 2202 - 1 HS - 125.700 B -RAYO- Ten. POGGI./ Vcom. TO-RRES, My. MEDINA/Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. CRV 09:25 Diversión, E y R, OCAT, OM (52 Grados, 00 minutos S / 62 Grados, 00 minutos, W). FL 330 INTERC PAC. FL 280 Arr. 13:43.

4) OF 2203 LR 35A -RAYO 2- 1er.Ten. WILLIAMS./ Cap. PANE, Vcom. PEREYRA. RETRASM. CRV 15:58 - Arr. 1750 PAC.

NOTA: Estas 5 salidas (OF 1231/2200/2201) ~~aparentemente~~ fueron concebidas con un mismo objetivo. ~~Debieran ampliarse pues~~ Y demuestran gran coordinación e ingenio. Están en el TOM simultaneamente que las Ellas. ORO, AZUL, PLATA y al atraer PACs y saturar los CIC enemigos, pueden haber colaborado a su supervivencia. (~~Cuadro de horarios, gráficos de nuestras Ellas) sobre el TOM y número de PAC en ese tiempo.~~

- Los vuelos de reabastecedores

1) TC-69 -MADRID 1 - GAL 08:29. Trip. Vcom. PESSANA, 1er.Ten. VACCARO, My. GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTINEZ, S.Aux. ARDIZZONI, S.Aux. AMENGUAL. Arr. 13:37, luego 15:30/16:40 GAL.

2) TC-70 -MADRID 2 - SJU 08:42, Trip. Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, S.A. RYDZIK, S.Aux. HUMOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. PLASENCIA. Este KC fue el ~~heroico~~ reabas-tecedor que se lanzó al encuentro de la Ella JAGUAR y los recuperó a su base.

- La E y R

1) Lejana. (elaborar) B-707 sobre Atlántico meridional. Hay ruta. Anexo.

2) Cercana:

a) 1 TS 60 - OF 124 -PLATINO 1- Trip. Desp. SCZ 09:30.Arr. SCZ 12:00. vale

b) 1 G-II - OF 125 -PLATINO 2- Trip. Desp. 15:00. Arr. SCZ 18:00. vale

c) 1 IA 58 (Ampliar) qué hacia ? Lo buscaba al SbTen ABRA-HAM que se había ahogado ? A-540 - PACU 2 P Alf. VALKO. Horario. Desp. SCZ ? se estrelló en el mar y fue recupe-rado (? Por quien ?) 25 NM al S de Caleta OLIVIA y 2 NM dentro del mar. vale

- Búsqueda y Rescate

1) OF 2535 - F-27 (NEGRO) DHC-6 (ROMEO) B-212 (LIEBRE). CRV (Horario) (Tripulaciones ?). Caleta OLIVIA. OM CRV. Arr. ? Rescate Alf. VALKO. Fallecido.

Twin otter

¡Murciélagos! BUSCAR

121

2) OF 2536 - S-61 - LV OCG. Trip. ? Desp ? Ad ? ADO-OM-ADO. SbTen. ABRAHAM en ADO. Se internó en la playa con la bajante y desapareció. Se realizaron 3 salidas de S-61 sobre todas las islas y no se lo encontró. Al día siguiente (25 May) fue encontrado ahogado, al sur de la ría.

- Un cruce de C-130 a BAM MLV

1) A las 23:39 Hs. despegó desde Comodoro Rivadavia el TC-64 "TOCO" con destino al archipiélago. Trip. Cap. BORCHERT, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, C.P. SOSA, S.Aux. CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S.A. MOYANO. Cumplió CAT 181 y llevó 14.000 Kg. de carga. Este vuelo se terminó de cumplir en las primeras horas del día 25 de mayo y está ampliado en los relatos de ese día.

- En el CATOM

1) 2 IA-58 (A-533 Ten. BREST y A-516 Ten. CIMBARO) en ROF Pto. Argentino. Reconocieron Isla Bezuchere, pues por info ARA hay elementos en ella de CME. Desp. MLV 14:00 hs. Arr. MLV 16:00 hs. ~~S/N.~~

Armación de

Contra medidas electrónicas

OTROS ACONTECIMIENTOS

~~759.~~ ~~Ese día también:~~

1) Apareció el cuerpo del 1er.Ten. MANZOTTI, eyectado el día 21. ~~Dónde aparece ?. Elaborar~~.

2) EL MONSUMEN con averías en máquinas y timón fue remolcado por el FORREST a Pto. DARWIN. Tenía a bordo un herido grave.

3) Se ~~realizó una misión de traslado de material en el continente~~, ~~por~~ aviones IA-58 Pucará "~~Ordenado por la superioridad se~~ trasladaron en horas de la tarde, seis (6) tanques de combustible de 1.000 lts. pertenecientes a Pucará, a la B.A.M. San Julian, para ser empleados por los A-4C.

El Día 25 de Mayo de 1982 (MARTES)

La meteorología

Area del Continente

~~760~~. Sin fenómenos significactivos en SANTA CRUZ y CHUBUT, cielo claro a poco nuboso, con vientos moderados del W. En TIERRA DEL FUEGO, la entrada de una vaguada de superficie, débil, produjo cielos cubiertos con nubosidad media y precipitaciones dispersas con buena visibilidad y techo superiores a 600 mts. Vientos moderados del sector N.W.

Area MALVINAS

~~761~~. Una cuña de alta presión produjo bancos de stratus cúmulus entre 300/600 mts. Visibilidad buena, ocasionalmente reducida en las primeras horas por neblinas 2 a 3 Km, mejorando rapidamente hacia el mediodía. Vientos moderados del S/W. No se registraron precipitaciones.

~~762. La meteorología no se presentó muy favorable en las primeras horas para la operación en MLV.~~

Las intenciones de la FAS

~~763~~. El día de la Patria, encontraba a la FAS en sus tareas de guerra de rutina. Sus principales objetivos seguían siendo las unidades navales enemigas que se encontraban en la zona del Estrecho y Bahía San Carlos.

~~764~~. Dado que en días anteriores se había observado que las primeras Ellas en atacar no encontraban oposición de PACs enemigas, se decidió, ése día, lanzar al alba -en vuelo nocturno- a la primera ~~Ella~~ y además sin OCAT, a fin de que ese avión, en vuelo alto, no alertara el ENO de la aproximación del ataque con el Sistema A-4. Así salieron (~~Anexo PIV, III, 7~~):

1) 07:28 Desde GAL ~~decoló~~ el reabastecedor KC 130 (~~Matr. y Trip. en Anexo~~) PARIS ~~a PCRA (Incluir coordenadas)~~.

2) 08:00 Desde GAL - OF 1232 - 4 A 4B -MARTE- Bombas MK 17 de 1000 lbs - Trip. Cap. PALAVER C-244, Ten. GALVEZ C-250, Ten. AUTIERO C-221, Alf. GOMEZ C-209. La 2da. sección regresó a los 25 minutos (AUTIERO y GOMEZ) por falla del Nro. 3; el Nro. 4 lo siguió pues no tenía la 1ra. Sección a la vista (nocturno), siguieron ~~hacia las Islas Malvinas~~ PALAVER y GALVEZ. Rea bastecieron del PARIS y en Pto. PACHECO, con dirección al blanco, rumbo Sur, se internaron con bruma y visibilidad 0. Regresaron a Pto. inicial (eran las 09:10), pasaron por Roca Negra, giraron a la derecha y pusieron Rumbo al blanco. Vieron el brazo San Carlos y lo recorrieron encontrando un buque blanco, iniciaron el ataque, pero al ver una cruz roja pintada en su casco no lanzaron sus bombas, era el UGANDA. No observaron otros

105

buques en las inmediaciones, ni recibieron fuego de artillería antiaérea. Giraron a la derecha en LAGUNA PALOMA. Con el Omega indicando blanco a 15 NM derecha, siguieron y observaron Pto. San Carlos a la derecha. Iban con rumbo S y al levantar en el Puerto el Nro. 2 informó: "Es DARWIN", y de inmediato giraron a la derecha para alejarse. Vieron un buque color verde y casco negro y recibieron fuego AA. Realizaron un reempleo (creyendo que estaban en Pto. San Carlos) y entraron al blanco. El Nro. 1 (PALAVER) tiró al buque (bombas y cñ) y el Nro. 2 (GALVEZ) a un grupo de casas. Salieron (sobre el Estrecho) y en la posición Elefante Marino - FL 50 - el Nro. 1 informó que su indicador de combustible marcaba 0. Había sido alcanzado ~~por un proyectil~~ en la parte inferior de su avión, de acuerdo a lo que vió su numeral (En 51 Grados, 25 minutos, S / 59 Grados, 30 minutos, W) En el día de la Patria, cayó otro halcón argentino, aparentemente alcanzado por un misil Sea Dart lanzado desde el Destructor "COVENTRY", que se encontraba al Norte de la Isla de Borbón, ~~acompañado por la Fragata Clase 22 "BROADSWORD"~~. El Ten. GALVEZ ~~regresó solo a su base y~~ Arr. GAL 11:40. ~~El Cap. PALAVER fue derribado quizás por un empecinamiento heroico de infringirle daños al enemigo.~~

3) 10:20 hs. y 10:23 hs. desde GRA despegaron 4 M-5 (por secciones) solo con Cñ.- 1ra. Sección OF 1233 "RANGO" Trip. Cap. RHODE, Cap. JANNET; 2da. Sección OF 1234 "BINGO" Trip. Cap. CIMATTI, Cap. MORENO. Misión: Busqueda de un radar inglés en las islas de BEAUCHEME. Estas secciones debían ser guiadas por un (1) LJ-35A cada una. El Lear Jet matrícula T-23 que despegó de Río Grande a las 10:15 horas, Tripulado por el Cap Nicolás BENZA, el Cap Jacinto DESPIERRE y el C lero MOTHE como mecánico, guió hasta cien (100) millas de las islas BEAUCHEME a la sección del Cap JANETT, retornando desde allí a GRA y aterrizando a las 12:05 horas. Al principio volaron en condiciones IFR, pero cuando se aproximaron al objetivo estaba claro ilimitado; la sección de JANET efectuó aceleración a la vista de las islas, realizando un exploración en la zona asignada sin observar instalaciones de radar ni buques, por lo que se hizo escape rasante y posterior ascenso y regreso S/N.
Regresaron a GRA 11:40 y 11:52. Un HS 125 siguió en tareas de OCAT (Vcom. TORRES y My. MEDINA) Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA, en 52 grados 00 minutos S./ 64 grados 30 minutos W.
~~Cabe destacar que~~ el Cap. BENZA, finalizada su tarea de guiado, permaneció en la zona a la espera de novedades brindó de esta forma apoyo moral, sintiendose parte activa y silenciosa del exito de las diferentes OOFF. La sección "Bingo" (OF Número 1234) tenía su objetivo al Sur de la Isla Gran Malvina (Punta Belgrano), la navegación se realizó sin acompañamiento del Lear Jet por fallas de este. Se mantuvo en principio nivel 280. El descenso se realizó 160 millas antes de las Islas a los efectos de evitar posibles detecciones de radar, navegando luego 100 millas rasante a

420 nudos de velocidad. Una vez que visualizaron las islas el Cap CIMATTI ordenó acelerar a 500 nudos. Posteriormente ordenó tirar con cañones sobre la Punta Belgrano, sin observar tiro de artillería, ~~posteriormente~~ salieron con viraje a la izquierda, patrullando Bahía San Felipe e Isla de los Pájaros, abandonando el objetivo rasante durante 50 millas y ascendiendo luego a 31000 pies, regresando sin novedad.

4) 11:03 Desp. desde SJU. 4 A-4C - OF 1235 -TORO- BRP - Trip. Cap. GARCIA, Ten. LUCERO, Ten. PAREDI, Alf. ISAAC. Reabastecieron en el PARIS y llegaron a la Isla Gran MALVINA a la que cruzaron rasante. Ingresaron al Estrecho y al llegar a la Bahía de San Carlos (12:25), atacaron a los buques allí reunidos, recibiendo fuerte fuego antiaéreo, siendo derribado el Ten. LUCERO por un misil RAPIER lanzado desde tierra,[Se eyectó y fue rescatado por el HMS Fearless(El mismo buque que él había atacado)],(~~Anexo~~ Libro Halcones sobre MLV. relato). Los tres restantes atacaron un buque (Probablemente la Fragata Clase 21 HMS "AVENGER"), con los siguientes resultados: Nro. 4 sólo con cañones, no salió su bomba, Nro. 3 impactó con bombas y Cñ, Nro. 1 (no hay noticias de su ataque,(~~averiguar~~). A la salida (individual) y recibiendo intenso fuego AAé, el Nro. 1 (Cap. GARCIA) informó que tenía problemas de hidráulico. Cuando iba en ascenso, debido a sus averías, fue derribado por un misil Sea DART del CONVENTRY, sin eyección y murió así otro heroico piloto de la FAA, en el día de la Patria; se estima que su avión cayó entre "Campo Verde" y "Rincón del Picaso" El Nro. 3 y 4 siguieron en alejamiento, notando el 4 un rápido descenso en su indicador de combustible, por lo que eyectaron cargas y pidieron REV, ascendieron y acoplaron en el KC-130 ~~de~~ indicativo BERLIN el cual había despegado de GAL a las 07:28 Hs. ~~El KC 130 PARIS había arr. en GAL a las 12:50 y se aprestaba para una nueva operación. También volvió el RAYO (OCAT) que Arr. 14:55 a CRV (ubicar el informe de este OCAT. Interc. por PAC.~~

5) 13:35 desde CRV despegaba un nuevo OCAT (Vcom. PEREYRA) - RAYO- 2 (1er.Ten. WILLIAMS, Cap. PANE) en LR 36 OF 2207 que debía encontrarse a 14:15 hs. en el Pto. E (51 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W) a FL 350 para controlar a las siguientes escuadrillas:

a) OF 1236 - 3 A-4B - MK 17 -VULCANO- Desp. GAL 14:00 - Trip. Cap. CARBALLO C-225, Ten. RINKE C-214, Alf. CARMONA.

b) OF 1237 - 3 A-4B -ZEUS- Desp. GAL 14:00 - Trip. 1er.Ten. VELAZCO C-212, Alf. BARRIONUEVO C-207, Ten. OSSES C-204.

c) KC 130 - PARIS. Desp. ~~GAL 14:30 (confirmar hora; despegó después de VULCANO y ZEUS?) a PCRA.~~
En ambas Ellas, falló el Nro. 3 (en VULCANO el Alf. CARMONA, no decoló por Técn. y en ZEUS el Ten. OSSES se

DATOS ?

12
4
48+3=51

106

equipo de Comunicaciones

volvió después de 240 NM por (VHF) F/S. Arr. GAL 16:01. Las secciones llegan al ~~ON~~ (Norte de Isla Borbón) con 2/3 minutos de intervalo (Hicieron REV). La sección VULCANO (CARBALLO - RINKE) atacó a la Fragata 22 (HMS BROADSWOARD) (15:20) que custodiaba al D-42 HMS COVENTRY, quienes repelieron la aproximación con misiles, granadas de fragmentación y cañones; los nuestros tiraron con bombas de 1000lbs sin apreciar los resultados. Posteriormente la sección ZEUS comprobaría que de la popa de la BROADSWOARD salía un intenso humo negro. (De acuerdo a informes ingleses fue dañado el sistema de dirección y propulsión de la fragata por el impacto de esta bomba). Regresaron a GAL ~~S/N~~ 16:21. El Cap. CARBALLO con tanque derecho perforado por una esquirla. Una versión inglesa (libro AWSA) dice:

- "Esta Sección fue seguida por una PAC (LtCdr NEIL THOMAS 800 Sqdn) pero antes de acercarse a distancia de tiro fue ordenado a retirarse de la zona misilística de los buques. En este momento (cuando los SH se apartaban) se le trabó el sistema de control de tiro (Sea Wolf) a la BROADSWOARD que quedó paralizada. Los A-4B lanzaron sus 4 bombas (En realidad tiraron solo una cada uno, o sea dos bombas). Tres erraron, pero la cuarta rebotó, corta, en el agua, entró desde abajo hacia arriba por la proa, salió por la cubierta debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicóptero LINX y continuó cayendo al mar por el otro lado sin explotar".

- Despues llegó la sección ZEUS que enfiló directamente al HMS COVENTRY. Esta que navegaba paralela a la fragata, viró y enfrentó la dirección del ataque, lanzando misiles y fuego AAé. El 1er Ten VELAZCO y el Alf. BARRIONUEVO se aproximaron cañoneando y lanzando sus bombas (el guía en proa, el Nro. 2 confirmó 3 impactos) evadieron y regresan a GAL 16:21 ~~S/N~~. (~~hicieron REV?~~).
La misma versión inglesa (Libro AWSA) dice: "Nuevamente - al aproximarse esta Sección- la PAC se dirigió a interceptarlos, nuevamente la BROADSWOARD enganchó a los A-4B en su sistema Sea Wolf y a los cazas les fué ordenado retirarse. El COVENTRY lanzó un Sea Dart pero erró, siguó tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La BROADSWOARD estuvo a punto de lanzar un Sea Wolf pero la COVENTRY se le cruzó en la trayectoria (maniobrando para enfrentar el ataque) y escudó a los A-4B y nuevamente el sistema no funcionó. Tres bombas penetraron profundamente en el destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor causando inmediata inundación, fuego y pérdida total de poder y comunicaciones (ver resto del relato en ~~Anexo~~, pág. 146 - Libro AWSA), Arr. 17:00 hs.

6) 14:34 hs. desde GRA despegaron 2 SUE-MINA con 2 AIM 39

Exocet con rumbo NE CC CURILOVIC y TF BARRAZA de nuestra aviación naval. Reabastecieron del BERLIN a las 15:45 en PCRA (~~averiguar coordenadas~~) y se lanzaron con rumbo E hasta el Punto inicial (~~en coordenadas~~) luego rasante (~~R Grados, S~~) enganche y disparo de ambos Exocet (16:20) y regreso con nuevo REV a las 16:50 y ~~de allí a casa~~. Arr. GRA ~~hora~~?.

La misma versión inglesa (AWSA) dice: "La primera en percibir el peligro inminente fue la Fragata AMBUSCADE en la parte norte de la flota debido a que los operadores detectaron la transmisión radar de los SUE en los receptores. Inmediatamente se cursó un mensaje (flash) a todos los buques, sus tripulaciones fueron puestas en acción con todos sus sistemas, cohetes chaff fueron disparados y cada Portaaviones ~~PAL~~ lanzó sus helicópteros con equipos decoy (desviadores de misil)".

En el puente del HERMES, Graene HAMMOND, el asesor de prensa del Almirante presenció la acción: El HERMES estaba en el centro de la formación; adelante y un poco a la izquierda iba el INVINCIBLE. EL ATLANTIC CONVEYOR estaba a nuestra derecha un poco adelante y unas dos millas de nosotros. Todos los buques lanzaban cohetes chaff; cuando salían los nuestros había un gran zumbido, el cielo se oscurecía y sobre ese manto oscuro se veían las llamas rojas de los cohetes que los precedían. Inmediatamente, lanzando una estela, uno de los Exocet se vino rozando las olas, impactó a estribor del ATLANTIC CONVEYOR y su cabeza explotó. Hay alguna evidencia de que el chaff de los Linx fue exitoso en desviar los misiles de su trayectoria a los portaaviones, pero un Exocet parece haber re-enganchado al buque Contenedor, mientras que el otro siguió hasta el final de su viaje y cayó al mar (~~Anexo~~ Libro AWSA, Pág. 149).

En síntesis, la Sección MINA, en una operación impecable, había herido mortalmente a un valioso porta contenedor, no solo por su porte, sino fundamentalmente por su carga (Helicópteros Chinook, pista de aluminio, carpas, etc.).

7) OF 1238 - 3 M-5 -PUMA- GRA 13:00. Regresan por orden CFAS. ~~Qué pasó? (Armamento?)~~.

8) 14:50 hs. ARA solicitó atacaran a un petrolero y un submarino, aparentemente ingleses 50 Grados, 57 minutos, S / 56 Grados, 57 minutos, W. CF PIRRA (Enlace de ARA en FAS), preguntaron si era propio. COATLANSUR, informa que no era propio.

15:15 hs. Al ser informada la FAS por MARINA del presunto barco y submarino inglés se envió un M-III (OF 1239 - PATRIA-) MATRA u Cñ. Desp. GAL 14:57 - Trip. Cap. BALLESTEROS - ROF - Arr. GAL (16:04) para el submarino y seis IA-58 para el petrolero. El M-III, antes de atacar hizo un pasaje observando que el petrolero se llamaba Santa Cruz, informando a GAL y este a FAS.

La FAS preguntó nuevamente al enlace de marina y luego de un rato corroboraron que verdaderamente era el Santa Cruz, reabasteciendo a un submarino argentino. Los Pucará fueron

107

Gloves

detenidos en cabecera próximos al despegue. (Textual del diario de guerra de la FAS).

9) Ese día también, al comenzar el aniversario de la Patria, fue testigo de un nuevo ~~y glorioso~~ cruce argentino: ~~CAT 181~~ - TC 64 -TOCO- Trip. Cap. BORCHET, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, C.P. SOSA, S.Aux. CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S.A. MOYANO. - Desp. CRV día 24 May 23:00 hs. Transpota -ida- 14.400 Kgs carga (víveres EA 9000 repuestos cañon 155 EA 2600, repuestos comunicación FAA, material quirúrgico FAA, Encomiendas FAA/EA, cartas y 7 paX Arr. MLV 02:29 hs., despega nuevamente a las 02:48 y Arr. CRV 05:05. Trajo 21 heridos y un prisionero el LT (RAF) GLOVES. Entre ellos estaban el My. PIUMA y el 1er Ten LUNA~~quienes se habían eyectado sobre las Islas al ser derribados sus aviones y también el 1er Ten~~ el cap. DIAZ y el Alférez José Luis PONTECORVO, ~~quienes fueron recibidos al arribar a Comodoro Rivadavia por el Mayor PERALTA MONTI, y alojados en el Casino de Oficiales~~.

10) Tambien se cumplimentaron los vuelos de la exploración aérea local de rutina: OF 126 - 1 G-II Platino. Desp. SCZ 09:30 hs. Arr. 12:00 hs. y OF 127 - 1 TS 60 Platino II. Desp. SCZ 15:00 hs. Arr. 18:00.

11) Finalmente los dos reabastecedores cumplieron la siguiente actividad:

a) KC-130 - PARIS - Tripulación: VCom. DOMINGUEZ - My. BERNARDI - MY. VIDELA - SA RYDZIK - S AUX HUMOLLER - CP GONZALEZ - SP PLASENCIA. Dep. GAL. 07:20. Reabastecieron a las escuadrillas "MARTE" y "TORO" (Ida). Arr. GAL.:12:50 Hs.
Luego dep. 14:30 Hs., reabastecieron a las Escuadrillas "ZEUS" y "VULCANO".

b) KC-130 - BERLIN - Tripulación: VCom. PESSANA - 1er Ten VACCARO - My. GOMEZ - CP CEMINO - CP MARTINEZ - S AUX ARDIZZONI - S AUX AMENGUAL. Dep. GAL.: 14:30 Hs., reabastecieron a las Escuadrillas "TORO" (Regresó) y "MINA" (SUE) a las 15:45 y 16:50 Hs. Luego Arr. CRV. a las 18:00 Hs.

EL DIA DE LA PATRIA EN EL CATOM

~~765~~ 5. El Sistema VYCA, la BAM MLV y la BAM C'óndor ubicados en esta zona del Teatro de Operaciones, ~~(bajo el Comando del Brig. CASTELLANOS~~), tambien vivió intensamente el 25 de Mayo, defendiendo ~~heroicamente el archipiélago~~ lo que era el centro del ataque enemigo.

~~1) En Puerto Argentino:~~ La BAM MLV cuyo Jefe era el Com. DESTRI, blanco permanente del ataque aéreo y naval enemigo, protagonizó los siguientes acontecimientos:

a) 02:30 hs. Artillería en alarma roja en defensa del TOCO

(C-130) que permanece en tránsito hasta 02:50 hs.

b) 09:44 hs. El CIC detecta a la primera PAC.

c) 10:35 hs. Seis aviones [2 de la Armada inglesa (~~Royal Navy~~) del Escuadrón 800 y 4 de la Fuerza Aérea inglesa (RAF), ~~Harriers GR 3 del Escuadrón 1 (F)~~], atacaron la BAM MLV en vuelo rasante con bombas de retardo (que siguen explotando hasta las 13:30) pegaron cerca del bunker (derribando una pared) y causando algunas bajas. Nuestra AAé (EA y FAA) derribó 2 GR 3 (uno ~~por~~ con ROLAND y otro ~~por~~ con 35 mm). ~~Un avión cayó en tirabuzón y~~ se pudo ver una eyección. ~~Meteorología: (hay 6 Ac As 2500 sobre la Base).~~

d) 13:24 hs. despegó un Pucará (A-516 Ten. CIMBARO) ~~contra helicóptero ENO~~ en búsqueda de helicóptero enemigo, (aparentemente en tarea de rescate del piloto eyectado), pero apareció una PAC y el Pucará retornó. Arr. 13:30 hs. (~~Ampliar esta salida~~).

e) 14:35 hs. Despegaron 2 Pucará "COBRA" Trip. A-533 Ten. GIMENEZ - A-516 Ten. CIMBARO). Reconocieron (~~sobrevolaron~~) Península de San Luis. Mientras están en vuelo, se produce el 2do. ataque a BAM MLV Arr. 15:19.

f) 14:50 hs. Nuevo ataque de GR 3 al AD MLV, 3 explosiones sin daños.

g) ~~15:15/8 hs. Arr. a BAM MLV IA-58 dos Harrier en altura sobre vertical AD. Ampliar. Los COBRAS permanecieron en vuelo durante el ataque de GR 3 (14:56).~~

h) 16:50 hs. Un Harrier fue derribado por POA 1 con SAM 7. Se alejó humeando. Derribo comprobado.

i) 17:08 hs. Apareció ~~(CIC)~~ en el radar un helicóptero ENO a 23 NM en tarea de rescate al piloto del Harrier.

j) 19:14 hs. (Nocturno). Nuevamente un ataque aéreo sobre el AD MLV. 2 explosiones. ~~Sin novedad. CIC informó 19:11 hs.~~ alarma roja hasta 19:32. Versiones inglesas hablan de lanzamiento de un misil Seaslug (antibuque) contra la pista.

2) <u>En BAM Cóndor</u>: Esta ~~gloriosa~~ BAM, ya cercada por el enemigo terrestre, mantenía firme ~~la bandera de la Patria~~ su posición:

a) ~~Hora ?...~~ Un Harrier, lanzó cohetes chaff al radar skyguard, mientras otro intentó atacar, pero el fuego de 35 mm y 20 mm lo desalentó obligándolo a retirarse (Diario de Guerra del rGpo. 1 AAé en DARWIN).

b) Se preparó la evacuación del Escuadrón Aeromovil a BAM MLV.

Nuestros Helicópteros

~~766~~. Cumplieron ese día las siguientes misiones:

- Un 1 Bell 212matrícula H-83, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 08:00 horas para reabastecer a la ROA, aterrizando nuevamente a las 08:50 horas, para volver a despegar a las 10:00 horas y aterrizar nuevamente en Darwin a las 10:50 horas una vez finalizada la tarea. Tripulacvión: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C 1ero LOPEZ A. (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", armado igual que en la misión anterior, ~~que~~ despegó de Darwin a las 14:00 horas, para cumplir una salida de Busqueda y Rescate, aterrizando nuevamente allí a las 15:20 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C 1ero LOPEZ A. (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP), quienes recuperaron al Cap de Corbeta PHILIPPI.

- Relato Ten. VERGARA: "Se recibe la orden de ir a recuperar al Cap. PHILIPPI, perteneciente a la Armada, derribado sobre la zona del aEstrecho de San Carlaos (A-4Q). Se designa la tripulación y ~~se procede al cumplimiento de la orden recibida~~. Se despega hacia el Sureste de la B.A.M. Cóndor ~~a los efectos de~~ para encontrar el establecimiento donde se hallaba el piloto. ~~El Cap. PHILIPPI había sido derribado por aviones Harrier sobre el estrecho de San Carlos~~. Al eyectarse cayó al agua, nadó hasta la orilla ~~este~~ Este, del Estrecho y luego comenzó a caminar, ~~realizando su supervivencia~~, llego hasta un lugar de la Isla en donde le brindaron alojamiento.
  Al llegara el Bell 212 a dicho lugar se procedio a identificar al Cap. PHILIPPI, constatándose todos sus datos y forma en que había sido derribado. Es llevado a posterior al helicóptero el cual emprendió el vuelo de regreso a la B.A.M. Cóndor. Ca~~be destacar que~~ tanto el vuelo de ida como el de regreso se hizo en navegación táctica rasante, dado que en la cercanía a la ruta a volar se encontraban PAC inglesas. Estos datos eran suministrados por el puesto de R.O.A. ubicado al S.E. de la B.A.M. Cóndor".

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado como en las salidas anteriores, ~~que~~ despegó de Darwin a las 16:00 horas para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente a las 17:40 horas en Darwin. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP).

OTROS ACONTECIMIENTOS

~~767.~~ Se encontraron los restos del Ten. VOLPONI (M5 C-437), por parte de~~l~~ personal de BAM Calderon.

EL SALDO DEL DIA

~~768.~~ La FAS:

Salidas previstas	22	100 %
No decolaron Téc.	1	4,5 %
Regresaron Téc.	2	9 %
Llegaron OM	15	68 %
Regresaron orden Sup.	4	18,5 %
Aviones derribados	3	13,6 %

(2 A-4C / 1 A-4B) (2 pilotos fallecidos, 1 piloto prisionero)

~~769.~~ Bajas enemigas

- Destructor HMS COVENTRY - Hundido - 19 Trip. desap.
- Portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR - Incendiado (Posteriormente se hundiría - 12 Trip. desap.
- Fragata HMS BROADSWORD - Averiada.
- DOS (2) naves no identificadas (una probable "AVENGER" y otra HMS "FEARLESS").
- TRES (3) GR3 RAF HARRIERS derribados ~~(CATOM)~~
- UNO (1) Helicóptero LYNX (en BROADSWORD) destruído

CONCLUSION

~~770.~~ Este 25 de mayo de 1982 ~~será~~ Fue la ofrenda más heroica que ~~jamás~~ la FAA haya hecho a su Patria, en el aniversario de su nacimiento. (~~Al menos por ahora~~).

El Día 26 de Mayo de 1982 (MIERCOLES)

~~271~~. Después de las intensas horas vividas el 25 de Mayo, en las que los pilotos de la FAA, Navales y sus defensas antiaéreas (EA - FAA - ARA), habían cobrado al enemigo la mayor presa diaria (HMS COVENTRY - ATLANTIC CONVEYOR - 3 GR-3 LYNX) de todo el conflicto, el CFAS estimó que la reacción de éste sería intensa en su aspecto defensivo ante nuestros ataques aéreos. Por esta ~~principal~~ causa, se decidió variar ~~nuestros~~ los procedimientos de ataque a fin de obtener una sorpresa táctica, lanzando ahora bombardeos nocturnos con MK-62 y de altura con el sistema M-5 en BOP y escolta de caza M-III, todos sobre OM terrestre en la cabecera de playa.

La Meteorología

~~272. Los pronósticos meteorológicos coadyudaban -aparente- mente- para esta decisión:~~

1) Area Continental: Sin fenómenos significativos. En Santa Cruz y Chubut poco nuboso ~~con cirrus~~, visibilidad superior a 20 Kms., vientos NO 20/25 Kts.
En Tierra del Fuego parcial nublado ~~con SC, AC y AS~~, vientos moderados del NO, visibilidad superior a 20 Km. Las condiciones meteológicas eran favorables para las unidades de la FAS.

2) Area Malvinas: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado ~~con ST SC~~ en horas de la mañana techo 400 mt, mejorando hacia el mediodía. ~~Temp. 6/9 Grados~~, vientos suaves. En general apta para la operación.

Las Operaciones de la FAS (~~Anexo PIV-III-~~8)

1) Bombardeo nocturno sobre Brazo San Carlos

a) OF 1240 - 3 MK 62 -ODIN- 4 MK 17 - Dep. GAL - 03:35 Nro. 1 Cap. FREIJO, Cap. MARIN; Nro. 2 1er.Ten. MAUAD, 1er.Ten. SIRI; Nro. 3 Cap. BREDESTON, Cap. SISCO. Hora ordenada sobre OM 04:30. Esta Ella regresó desde 180 NM de GAL por mala meteorológia, visibilidad cero. Instrumental de navegación y radar altímetro no confiables. Numerales se desorientaron y perdieron la formación. ~~(Análisis de este sistema de armas en material y personal)~~.
~~El QAM de BAM GAL 04:00: 310/14 10 Kms 8 SC 600 5/5 1009.2. La Ella Arr. GAL 04:40 S/N.~~

2) Bombardeo en picada (BOP) sobre Pto. San Carlos

a) OF 1241 - 2 M-5 -POCKER- 4 BR - Con ~~SSQ~~ espoleta Eléctrica - SJU 13:30 Cap. DIMEGLIO, Ten. AGUIRRE. Cumplieron ~~la primera parte del vuelo S/N y~~ encontraron el OM con ~~8/8~~ nubes. ~~(A qué nivel navegaron y qué nivel tenían sobre el blanco)~~.

No observaron reacción antiaérea de ningún tipo. (14:10) El guía no lanzó bombas sobre tope. El Nro. 2 hizo contacto con radar MLV y éste le informó que el OM se encontraba a 270 Grados, 45 NM y así guiado picó y lanzó sus bombas. Al regreso el guía se desprendió de las suyas lateral a las Islas Salvajes, explotando las cuatro. No observaron buques en el Estrecho. Arr. SJU 15:19 ~~QAM DRW 14:00 320/8 20 7 SC 1200 9/8 1011.7.~~

- Relato My. SAPOLSKI: " Como es de suponer su ejecución y exito estaba totalmente limitada a la posibilidad de hacer puntería desde algo más que la altura de lanzamiento, condición ésta que no se dió. No obstante el lanzamiento del numeral no fué en vano, según creo que fué comentado luego por personal del CIC MLV".

- Relato My. SAPOLSKI: "En las postrimerías de la tarde de ese día los Escuadrones Dagger y A4-C de SJU se vieron regocijados con la visita del My. PIUMA (Esc. Dagger SJU), 1er.Ten. SENN (Esc. Dagger SJU), 1er.Ten. LUNA (Esc. Dagger GRA) y el TC ARCA (Piloto de A4-Q de la ARA), todos ellos recuperados luego de sus respectivas eyecciones en MLV. Su arribo fué grandemente ovacionado y celebrado por todos los que allí nos enlcontrábamos, luego de lo cual ~~nos~~ relataron sus experiencias que fueron escuchadas con suma atención y ~~luego~~ tenidas en cuenta en el accionar futuro".

- Relato Ten. AGUIRRE FAGET: " ~~El 1er.Ten.~~ DIMEGLIO inició la picada de 60 Grados dentro de nubes. ~~El suscripto~~ Yo lancé las bombas a 12.000 pies dentro de la capa, manteniendo los 60 Grados de la picada y sin ver donde cayeron. Confíe solo en ~~la informnación que nos dió~~ el radar de MLV, el que nos informó que estábamos sobre el blanco. Por haber bajado más de lo previsto (~~tratando de visualizar~~) hice (dentro de la capa) maniobras evasivas suponiendo haber ingresado dentro del rango de algún SAM Británico".

3) Escolta de caza con M-III

a) OF 1242 - 2 M-III -SOMBRA- MATRA/MAGIC - Cobertura Sección POCKER. Desp. GAL 13:32 Cap. BALLESTEROS, 1er.Ten. PUIG. ~~Llegaron a FL (confirmar)~~, enlazaron con CIC MLV a las 14:15. En ese momento había 3 PAC en el aire, pero se observó que las mismas no sobrepasaban FL 140/160 y que cuando su rumbo era convergente con los SOMBRA, descendían bajo el lóbulo del radar. Arr. GAL 15:20.

4) Ataques a objetivos navales por los A4 con cobertura M-III

a) Estaban previstas 3 Ellas, una de A4B, otra de A4C (TIGRE y LEON) y una de M-5 (TRUENO), con cañones y

bombas para las 16:30 hs. sobre el ON, con acompañamiento de una sección M-III (de GAL) AGUILA con MAGIC. Pero estas salidas fueron canceladas por la CFAS.

Otros medios que apoyaron las operaciones aéreas

1) Escuadron Fênix (Anexo PIV-III-9)

a) OF 2215 - LR 35 MONO - Trip. Vcom. DE LA COLINA - Com. FERRI - Desp. CRV 11:05 a Pto. E (Coord. ?) apoyo sección SOMBRA. (Localizar el informe de este OCAT). Arr. CRV 13:45.

b) OF 2214 - HS 125 RAYO - Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA y OCAT Vcom. TORRES, My. MEDINA - Desp. CRV 13:50. PE (Coord.?) Apoyo a la Sección POCKER y las otras probables (Trueno - Tigre - Leon y Aguila) que fueron canceladas. Arr. CRV 15:58.

2) Reabastecimiento en vuelo

a) 1 KC 130 (LV - VHB) Averiguar matr. y trip. que Desp. GAL 15:25 para REV A4 y Arr. (hora ?) S/N.

Dos cruces suspendidos

773. Este día estaban planificados 2 cruces a MLV, el TC-66 y TC-64 (Trip. en Anexo) que no se realizaron por TAC. (ARA cruzó con F-28 y 3 MACHI) Averiguar vardadera causa. (No saturar AD MLV en vista cruce ARA). Ojo! el PATO decoló de GAL 23:23 y se le ordenó su regreso (Jefe G 1T) por ecos próximos a Darwin informados por MLV.

La exploración lejana

1) 1 B-707 (ampliar) misión 331 - TRONCO.

La exploración cercana

1) OF -128 - 1 TS 60 -PLATINO I- 09:30 SCZ 1200

2) OF -129 - 1 TS 60 -PLATINO II- 15:00 SCZ. Arr. 18:00 SCZ.

Puente aéreo a BAM MLV

1) Un F-28 (LV-MAL) Desp. GRA 12:15 Arr. MLV 14:00 y regresó a GRA.

La guerra en el archipiélago

774. Los heróicos defensores del archipiélago resistían, casi diríamos satisfechos, las iras del enemigo, tan duramente afrentado el 25 de Mayo. Era intención del CATOM recuperar el máximo poder ofensivo aéreo que pudiera de la BAM Côndor, pues los PUCARA podían operar sobre objetivos en Darwin desde la pista de

Puerto Argentino y además, en el caso de que los ingleses tomaran la BAM Cóndor, los aviones no serían tomados por el enemigo terrestre.

~~775.~~ Por esta razón el CATOM ordenó el repliegue del Escuadrón Aéreo y su apoyo técnico a BAM MLV (17:45), para desde allí operar ~~sobre el enemigo terrestre~~. Quedó en BAM Cóndor el personal necesario para la defensa terrestre: Personal ~~Militar~~ Superior, los aviadores más antiguos y Personal Militar Subalterno ~~(para ejemplo y gloria, de la FAA)~~; así, del Escuadrón Pucará, permanecieron en Darwin:

1) P.M.Sup.: Vcom. COSTA, My. TOMBA, 1er.Ten. FASANI, Ten. LOMBARDI, Ten. CALDERON, Alf. SASSONE y Alf. LEMA.

2) P.M.Sub.: C.P. GURRIERI, C.1ro. BUSTOS, C.1ro. OLEA, C.1ro. TORRES, C.1ro. DAPPEN, C.1ro. ARGUELLO, C.1ro. RES, C. AGUERO, C. MARQUEZ, C. SOTO, C. MANSILLA, C. RODRIGUEZ.

- El material Bell 212 (H-83/H-85) con sus tripulantes, afectados a la B.A.M. "Cóndor" permaneció en la misma hasta el día 28 en que se ordeno el repliegue a Pto. Argentino.

~~776.~~ ~~Todos~~ a órdenes de su Jefe de Base, el Vcom. (E.Air.) Wilson PEDROZO. Su Jefe de Operaciones Vcom. VERA MANTARAS, su Jefe Escuadrón Tropa My. ZAPORTA y su Jefe de Servicio de Comunicaciones Cap. RE. Esta es una parte del relato del 1er.Ten. MICHELOUD del arribo de los pilotos replegados a Pto. Argentino:

- "Arribamos de noche a Puerto Argentino, el aterrizaje (del helicóptero) (Chinook) se hizo en el hipódromo y desde allí nos trasladamos a pie los pocos metros que nos separaban de la casa de los Oficiales ~~(en Pto. Argentino)~~, que no era otra cosa que un Jardín de Infantes que se había ocupado como alojamiento. Nos encontramos con muchas caras conocidas que desde hacía un tiempo ocupaban ese refugio contra las inclemencias del tiempo, particularmente personal del INAC. Lo confortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria comparado con las antiguas comodidades, donde no disponíamos más que un colchón para mejorar las condiciones de la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con el buzo y, según las circunstancias, hasta con los borceguíes. Pero la permanencia en ellas no sería más que por la noche.
  Diariamente partíamos al Puesto de Comando de la BAM Malvinas, que ~~no~~ era ~~otra cosa que~~ un bunker construído con planchas de hierro recubiertas de arena y con separadores internos de ambientes hechos con bolsas de arena. El lugar estaba muy bien disimulado entre una zona ~~de máquidas y remoción~~ de arena y piedras que se hallaba cruzando la pista desde las antiguas instalaciones del aeropuerto, totalmente

destruido por el bombardeo. De éste quedaba solo la estructura intacta, no así aberturas ni vidrios y mucho menos de un hangar de chapas que se encontraba próximo".

~~777.~~ Por su parte la BAM Cóndor sufría ataques de superficie: cañoneo naval diurno y ataque nocturno de comandos en proxi- midades del radar ELTA, que, mediante bengalas detectaron su posición y emplazamiento para un ataque posterior por la aviación embarcada. Dice el diario de guerra del G 1 AAé en Darwin:

- "Día 26: Durante el día, en el radar ELTA, se detec- taron cuarenta y cinco probables vuelos de helicópteros hacia el Noroeste ~~entre~~ los 6 y 8 km, coincidiendo con mucha interferencia de radar. Las piezas Nro. 1 y Nro. 4 pudieron observar con las miras telescópicas de sus cañones, movimientos de helicópteros ~~en una zona al NO~~, detrás de un cerro. Se informó de estas novedades a la Jefatura, confirmando la presencia de los mismos en la zona.
  A la noche se detectaron sombras en las proximidades del radar ELTA, pidió apoyo al Puesto Comando, pero creyéndose en un primer momento que podía ser perso- nal de Ejército (argentino), no lo enviaron, hasta que, en un momento dado tiraron dos bengalas del tipo Flash ~~sobre el radar ELTA~~, ~~entonces~~ un soldado C. 1963 respondió con una ráfaga de FAL sobre la zona de donde provenían. ~~Luego~~ al llegar los refuer- zos e inspeccionar ~~de~~ la zona, lo único que se encon- tró fueron los cartuchos de las bengalas. Se comenzó a recibir fuego naval sobre la zona del hipódromo al NO de la Base". -

~~778.~~ Comienza el apoyo de fuego aéreo directo de Pucará en la zona DWN operando desde BAM MLV:

- 2 IA-58 "FIERRO" ROF al Norte de DWN. Ten. CRUZADO (A-533) y Ten. GIMENEZ (A-509)

__Nuestros Helicópteros__

~~779.~~ Cumplieron ese Día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON, armado con cuatro ametralladoras Browning, 7,62 m, ~~que~~ despegó de Darwin alas 08:00 horas para hacer una misión de reabastecimiento de la ROA, aterrizan- do nuevamente en Darwin a las 08:30 horas. Tripula- ción: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y S.M. MARTI- NEZ (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, ~~que~~ despegó a las 08:20 horas de Darwin para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizandop ~~nuevamneta allí~~ a lasa 09:10

horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M) y C.P. GOMEZ (OP).

Otros acontecimientos en MLV

1) Entre las 00:30 y 02:30 se recibió fuego naval intermitente sobre nuestras posiciones en Bahía Fox. Muertos y heridos.

2) 00:45/01:10 cañoneo naval sobre BAM MLV, (rompieron un IA= 58).

3) 10:25 1 GR 3 atacó Pto. Howard desde el Estrecho (bombas y cañones) 6 soldados EA muertos, heridos 1 Of., 1 Sub., y 4 soldados.

4) 14:21 nuevo ataque aéreo al AD MLV, explotaron 2 bombas cerca de las piezas de artillería. (~~Anexo~~ Diario Guerra Gl en Pto. Arg.)

~~5) 16:25 Salida 2 M 329 (ARA) desde BAM MLV para apoyo de fuego (ampliar).~~

6) 18:00 BAM Cóndor informó: (textual del Diario Com. MENDI= BERRY).

"Unidades EA y FAA reunidas.
A.Aé totalmente destruida.
Enemigo muy numeroso dotado de gran poder de fuego, morteros, lanzacohetes, y ametralladoras.
FA 3 muertos, 5 heridos.
EA gran cantidad de bajas.
En un momento la tropa de Ejército replegó sobre la última línea de posiciones, lo que permitió al enemigo rehacerse y rodear las posiciones. Faltó munición en 1ra. línea.
Gran agotamiento de la tropas.
La observación aérea determinó: Grupos de 20/30 hombres, 5 con Blow Pipe, gran cantidad de ametralladoras, morteros y lanzacohetes".

EL DIA 27 DE MAYO DE 1982 (JUEVES)

780. La meteorología de ese día:

1) Area Continente

- Sin fenómenos significativos, vientos del NO (15/20 Kt), nubosidad baja quebrada, SC con techos 600 mts; media con AC AS visibilidad mas de 20 Km., baja temperatura en primeras horas de la mañana en todo el Sur, excepto CRV.

2) Area Malvinas

- Claro e ilimitado en horas de la mañana, con paulatino aumento de nubosidad baja y media, 3 St y 4 AC AS;
visibilidad superior 20 km. Ocasionalmente 7 km. por neblina. Vientos del sector O - NO (30 Kt con ráfagas 40 Kt) disminuyendo hacia la tarde. Temp. entre 4 y 10 Grados C.
Anexo con QAM MLV y DWN.

El concepto de la operación (FAS)

781. El Comando de la FAS intentó ese día atacar principalmente las instalaciones que el enemigo había consolidado en la cabecera de Playa (Pto. San Carlos y Establecimiento San Carlos - Planta Refrigeradora), comenzando con bombardeo nocturno. Al tiempo que mantenía en reserva Ellas armadas para ataque a objetivos navales (al confirmarse su posición). Con este concepto se cumplió la siguiente actividad, desde el Continente (Anexo PIV-III-10):

1) Bombardeo nocturno con MK 62

a) OF 1240 - 2 MK 62 - ODIN - 4 BRP - Dep.GAL 03:21 - Nro. 1 Cap. FREIJO, Cap. MARIN Nro. 2 My. VIVAS, My. ESCUDERO. Sus OOMM eran instalaciones en playa oeste brazo San Carlos (Planta refrigeradora) y playa este brazo San Carlos (Establecimiento San Carlos) La BAM Cóndor estaría señalizada por una fogata y además su A Aê. estaba prevenida de este ataque. La aproximación se hizo bajo una capa de St. desde unas 150 millas de las Islas, siendo muy dificil en principio distinguir la costa, viendo solamente con claridad los acantilados a cada lado del Estrecho San Carlos. La sección arribó a la zona del blanco a la hora prevista 04:27. Intentó enlace (VHF/HF) con la BAM sin conseguirlo y no avistó la fogata. Encontró vientos (60 Kmts) más intensos que los pronosticados. El ataque se realizó de Sur a Norte, sobre la márgen Este del Estrecho de San Carlos, se separaron en 200 pies por radioaltimetro; las bombas fueron lanzadas a 800 pies el numeral y a 1000 pies el

guia (dos (2) MK-17 de 500 Kilogramos cada uno). ~~No fué necesario eyectar los tanques exteriores de combustible~~. Al no ver las fogatas de Darwin en el lateral, siguieron al frente por Doppler, distinguiendo fogatas de los vivacs en la costa y un buque con muy pocas luces encendidas al Sur del muelle de Puerto san Carlos; sobre ese lugar se lanzaron las bombas que estallaron todas. No recibieron fuego A. Aé. ni observaron buques en la ruta de regreso. Navegaron a mil (1000) pies de altura hasta unas 150 millas de las Islas, sobrevolando en el escape los cerros al norte de la Gran Malvina. Ascendieron posteriormente a nivel 150, siendo guiados posteriormente por el Radar de Río Gallegos al aterrizaje. Escape hacia el Oeste (~~qué nivel?~~).
Arr. GAL 05:46.

NOTA: Posteriormente hubo confirmación de que, al menos 1 bomba hizo impacto y explotó en el vivac británico.

- Relato del Cap. FREIJO: "Se pasó al oeste de la Base Cóndor (Darwin) y a la vista del estrecho. Se eyectaron tanques de acuerdo a lo previsto y se navegó a 450 kts en vuelo bajo (500 a 1000 pies). El rumbo de ataque al OM fue ~~aproximadamente~~ 355 Grados aproximadamente desde C. Belgrano (Isla Gran Malvina) oeste de Darwin y OM. Escape en rumbo de ataque 3 minutos y luego por el oeste sobrevolando Isla Borbon (visualizada las alturas de la misma) ~~a baja altura y~~ posterios ascenaso a FL 300. Se ~~visualizó~~ confirmó explosión de las bombas por sonido e iluminación tipo flash. Fue el primer bombardeo nocturno, se hizo a baja altura con silencio de radio total coordinado con código de luces que luego se aplicó al resto de las misiones".

2) <u>Ataques a objetivos navales</u>

- Los objetivos de estos ataques eran - según la información de MLV - buques en el Canal S/E de Darwin (Choiseaul). Despegaron entonces las Escuadrillas previstas:

a) OF 1246 - 3 A 4C - TIGRE - 3 BRP MV - Dep. SJU 10:00. Cap. PIERINI, Ten. CUELLO y el Ten. MENDEZ, Arr. en SJU 12:30 con REV, no se encontraron los O.N.

b) OF 1249 - 3 A 4C - TANQUE - BRP - Dep. SJU 10:25. Cap. ALMOÑO, Alf. CODRINGTON, 1er Ten. CONSTANTINO, (Alf. MENDEZ iba como reserva). El 1er Ten CONSTANTINO se unió al numeral 3 de la Escuadrilla "TIGRE" (1er Ten URETA), formando una sección, la que no pudo reabastecer por problemas en sus tanques suplementarios (eran de PUCARA), debiendo regresar a San Julián.

c) OF 1245 - 3 A 4B - TRUENO -Cañ y MK 17 - Dep.GAL 10:00.

1er Ten. FILIPPINI C#207, Vcom. ZINI C#239, Ten. AUTIERO C#212 ARR: 13:00.

d) OF 1248 - 3 A 4B - TORO "C" MK 17 GAL 09:30 1er. Ten. CACHON C#250, Alf. GOMEZ C#227, Ten. GALVEZ C#240 ARR 12:30.

__NOTA:__ Estas 4 Ellas, que efectúaron el REV del Perú 1 y 2, regresaron posteriormente ~~por orden del CFAS~~ (~~OCAT - 1 Vcom. TOBRES~~). ~~Causas~~. No se confirmó ON (~~ver detalle en pág. 62, inc. 7~~).

3) __Ataque a objetivos terrestres__ (Establecimiento San Carlos).

a) OF 1244 - 3 A 4B - POQUER - 4 BRP C/U GAL 15:00. Cap. CARBALLO C#207, Ten. RINKE C#212 - Alf. CARMONA C#239 (Este último regresa después del REV por falla ~~RMI~~). La Sección continuó hasta que ingresaron al Estrecho San Carlos por el Sur y se dirigieron (de S a N) observando en la Bahía San Carlos 4 ó 5 buques (tipo 42/22), pequeñas barcazas y 3/4 helicópteros en vuelo. Llegaron al ON (Establecimiento San Carlos) y lanzaron sus 8 BRP, recibiendo intenso fuego A. Aé. que continuó hasta que cruzaron las sierras a su frente (seis disparos de armas livianas hicieron impacto en el guía (Uno de ellos hizo un orificio de aproximadamente 25 cm de diámetro por el que se veía el instrumental dentro de la nariz del avión, además de destruir el equipo Omega y cortar un manojo de cables del espesor de un puño), dañando sus sistemas de navegación y comunicaciones. Realizaron el escape hacia el este y luego hacia el sur, para, luego de volar algunos minutos, retornar al rumbo oeste definitivamente. Navegando luego como guía el 2, debido a las fallas del 1, ~~regresaron a GAL donde~~ ARR 18:30. Existe información de que la A Aé británica, al repeler este ataque produjo bajas propias.

b) OF 1247 - 3 A 4B - TRUCO - BRP - Dep.GAL 15:30. 1er. Ten. VELASCO C#215, Ten. OSSES C#228, Ten. ROBLEDO (~~este piloto / no~~ despegó por Tec.) ingresaron al Brazo San Carlos un minuto después que los POQUER, también de S a N y confirmaron que avistaron 4 buques, recibiendo intenso fuego de artillería. Lanzaron sus 8 bombas, en salva, sobre la planta de refrigeración en Bahía AJAX. Escaparon hacia la izquierda, perseguidos por varios misiles; el numero 1 fue alcanzado por munición de cañón de 40 mm Boffor de los buques HMS FEARLESS e INTREPID, en la raiz del plano izquierdo. Habiendo cruzado ya el Estrecho San Carlos con rumbo hacia el oeste y ya sobre la Gran Malvina, el numeral dos observó fuego en el plano izquierdo del uno, muy próximo al botellón de oxigeno, por lo que le informó esta novedad. El guía contestó que se le había encendido la luz roja (Alarma) de hidráulico, por lo que
cambió velocidad por altura e informó que se eyectaba en

posición 51 grados 29 minutos S/ 59 grados 32 minutos W, siendo aproximadamente las 17:00 Hs. Cayó entre Puerto FOX y Puerto HOWARD, siendo recuperado tres días después el 01-jun-82 ~~el 1er. Ten. VELAZCO,~~ luego de reponerse de la eyección, caminó dos días y dos noches hasta que llegó, ~~el 3er. día~~, a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados. Al día siguiente pasaron dos Kelpers a caballo; los llamó y les quiso comprar un caballo; ellos se negaron pero le dijeron que avisarían a "Port Stanley". Por la tarde apareció un land rover, manejado por un kelper y acompañado por un oficial del E.A. que lo llevaron a Puerto Howard.

Velazco

El Ten OSSES regresó solo al continente, con su avión averiado por el impacto de dos proyectiles de armas livianas; aterrizando en GAL a las 17:45 Hs.

NOTA: Respecto a estos ataques (OF 1247/1244) el relato del libro "Air War South Atlántic dice: "...el 1er Ten Mariano Velasco, estaba despegando de Río Gallegos liderando una sección de SKYHAWKS, con la misión de atacar la playa de abastecimientos instalada alrededor de la vieja planta de refrigeración de Bahía Ajax al oeste del brazo de San Carlos, fotografiada previamente por los Lear Jet de reconocimiento. Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas (Antiaéreas) y lograron total sorpresa en el área del blanco (OM), pasaron y largaron sus bombas. Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el más grande en el área de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas (terrestres) británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que había munición en sus alrrededores el edificio no tenía cruz roja. El Técnico, del equipo anti-explosivo de la RAF, Hankinson estaba en el edificio cuando se produjo el ataque. "Hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo" recordaba. "Una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a 5 e hirió a 26". Había gente muerta en el suelo, tanques de combustible incendiados y gente que corría por todos lados", continuó. "Mientras se extinguían los fuegos, los heridos que se podían mover fueron sacados del lugar".

"Pero había además otras dos bombas también sin explotar al aire libre. Estas no fueron problema para el equipo (RAF) antiexplosivos, fueron hechas detonar con explosivos controlados y listo".

NR: A partir del 03/04 Junio, fueron alojados en esta planta ~~nuestros~~ oficiales de la BAM Cóndor (Vcom. VERA MANTARAS, My. TOMBA, My. ZAPORTA, etc.) en la misma habitación en que se encontraba la bomba sin explotar, quienes debieron elegir entre dormir afuera (chiquero) con temperaturas bajo 0 Grados o en esta habitación, eligiendo esta última luego de la inspección del estado de la bomba que hizo el Vcom. VERA. (~~Anexo informe My. TOMBA~~).

4) Cobertura aérea:

114

a) OF 1250 - 2 M III -NENE- MAGIC/MATRA - Cobertura Bahía San Carlos - Dep. GAL 16:36 - Trip. Cap. HUCK, Cap. GONZALEZ. A las 17:00 ya se encontraban en la zona del Estrecho (entre Bahía FOX y el N del Canal) e hicieron enlace con CIC MLV S/N.
Esta sección cubrió el escape de la Ella TRUCO y la aproximación a BAM MLV del C-130 GALLO y dos IA-58 que efectuaron el cruce desde SCZ a BAM MLV. A las 17:20 abandonaron la zona y ARR GAL 18:18 ~~S/N~~.

5) Traslado de IA-58 en ROF a MLV:

- Este día la FAS inició el cumplimiento de la orden, del CEOPECON, de reforzar, con 5 IA-58 (Escuadrón Pucará) a la BAM MLV, donde se había replegado dicho Escuadrón Aeromóvil por la situación táctica en la BAM Cóndor. Así, ese día, partió la primera Sección:

a) OF 1251 - 2 IA 58 -GAUCHO- ROF y Arr. BAM MLV. Desp. SCZ 15:00 - A-537: Ten. ARGARAÑAZ. A-532: Alf. BLANCHET que Arr. MLV 17:24. Fueron guiados por un Mitsubishi de ADO.

6) Los reabastecedores:

a) KC 130 - TC 70 - PERU 1 Trip. Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, S.A. RYDZIK, S.A. HUBOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. PLASENCIA. Desp. SCZ 09:41 a PCRA (50 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W). Reabastecieron a TRUENO y TORO. Arr. SCZ 12:10 (A-4B).

b) KC 130 - TC 69 -PERU 2- Trip. (confirmar). Vcom. PESSA-NA, 1er.Ten. VACARO, My. GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTI-NEZ, S.Aux. ARDIZZONI, S.Aux. AMENGUAL. Desp. GAL 09:49 a PCR (50 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W) reabastecieron a TIGRE ~~y TANQUE (confirmar)~~ y Arr. GAL 12:53 (A-4B y A-4C).

c) KC 130 - TC 69 -LIMA 1- Trip. la misma anterior. Desp. GAL 13:58 a mismo PCRA, reabastecieron a POKER y TRUCO (A-4B) y Arr. GAL 18:01.

d) KC 130 - TC 70 - LIMA 2- Trip. Vcom. DOMINGUEZ y misma trip. Desp. SCZ (hora). Reabastece a alguien ?. Arr. SCZ (hora).

Los cruces de C-130 a MLV:

a) Como se indicó en el día 26 (~~párr.~~) a las 23:23 Desp. C-130 (~~matrícula y trip.~~)de GAL, a las 00:20 del 27 MAY, el Vcom. MARTINEZ (Jefe GlT) ordenó, desde CRV, su regreso a GAL pues tenía información (de MLV) de buques enemigos operando en el seno Choisseaul. El PATO Arr. a GAL 01:50 ~~S/N~~.

b) TC-64 - CAT 186 - MARTE - Trip. My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA, C.P. CAMINO, C.P. FREIRE, S.Aux. OVEJERO, S.Aux. SALZANO. Desp. CRV 16:25 Arr. MLV 20:15 horas. Llevaba:

- 1 control de tiro (FAA).
- 1 cañón 35 mm. (FAA).
- munición 35 mm. (FA/EA).
- correspondencia.
- TOTAL: 14.500 Kgs.

c) TC-66 - CAT 187 -MARTE- Trip. Vcom. DEMARCO, My. MACLAY, Cap. MARTIARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.M. RULLI, S.M. CASTILLO, S.Aux. CORTEZ. Desp. , transporta:

- 1 palet c/raciones (3.400 kgs)	- EA
- 48 pax	- EA
- 3 pax	- ARA
- Repuestos lancha ARA (500 kgs)	- ARA
- Bochones	- FAA
- Faros helicópteros	- FAA
- Plasma humano	- FAA
- Repuestos (comunicaciones)	- FAA
- Repuestos (radar VYCA)	- FAA

- Correspondencias y encomiendas.
- TOTAL 12.870 kgs.

d) TC-63 - CAT 188 -TIGRE- Trip. Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO y S.P. LUJAN. Desp. CRV a las 02:30 Z, aterrizando nuevamente allí a las 07:00 Z. Por órden de la FAS se ordenó el regreso a las 04:52 Z de la posición S 5215 W 5805 a unas 39 millas al Sur de Puerto Argentino, por detectar ecos de helicópteros en la prolongación de la pista hacia el mar. Transportaba 12.7000 kgs. de los cuales 9.500 kgs. eran de EA, así distribuidos:

- 36 misiles Blow Pipe (BP)
- 6 unidades de lanzamiento ~~(BP)~~ para el misil BP.

115

- ~~7 Pase.~~

- 1 mortero 120 mm. - munición 120.

- 2 ametralladora 12.70 - munición 12.70.

- 10 Cajones de proyectiles MAMBA.

- 1 cajón 12.70 incendiaria.

- 3 cajones granadas de mano.

- 1 cajón granadas antitanque.

- 2 Palets mat. Cdo. 602. (Con [illegible] para la compañía)

NOTA: Esta salida logró arribar a MLV el día 28 en un nuevo intento.

7) El Escuadrón Fénix:

a) OF 2220 - C-130 H -PICHO- TC-64 Trip. Vcom. CANO, Vcom. SERVATICO, S.M. ~~SRS~~ AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA, tripulantes especiales Com. FERRI, My. OREFICCE; Exploración. Desp. CRV 04:05 a puntos ABCD y E, a fin de efectuar una marcación efectiva de blancos navales; Arr. en CRV 11:05.

- Relato Vcom. CANO: Ante la ausencia de una labor efectiva de marcación de blancos navales por parte de ARA, la FAS decidió emplear aviones C-130 H para dicha tarea. ~~El TC-64 despegó de PAL el día 26-may-82 a las 20:00 y Arr. en CRV con problemas de radar.~~ Impuesta la tripulación de la tarea a cumplir, despegó de CRV el día 27-may a las 04:05 destino ~~de~~ la zona de exploración, ~~llevando como tripulantes especiales al Com. FERRI y al My. OREFICCE.~~ La tarea consistía en sucesivos "asomos" con rumbo 090 Grados en puntos geográficos distantes entre sí 20 NM, ubicado el primero de ellos a 15 NM al Norte de la desembocadura del canal San Carlos.
Debido a que era necesario ascender a FL 100 y negar al enemigo, en lo posible el empleo de misiles tipo Sea Dart, la exposición no debía ser mayor de dos minutos treinta segundos para lo cual se ideó ~~sobre la marcha~~ el siguiente procedimiento:
1) Acelerar el avión hasta el límite de su velocidad estructural (319 Kts) ~~para~~. iniciar una trepada que lo llevaría a 10.000 pies y 110 Kts de ~~IAS~~ velocidad, en un minuto cuarenta y cinco segundos, El Radar IFF en posición Stand By (no activado)
2) Al iniciar el ascenso, IFF activado para detectar si el avión era iluminado por radares de tiro enemigo (Luz de interrogación encendida fija), en caso afirmativo, nivelar el avión, apagar IFF,

encender radar, ubicar en pantalla azimut y distancia del eco. Congelar en navegador Omega la presente posición, simultáneamente un descenso de máxima perfomance hasta la velocidad estructural, cambiando el rumbo en 135 Grados por izqauierda hasta llegar por debajo de 500 pies.

~~En ese día~~, este procedimiento, que se completó con dos observaciones posteriores para dar una ubicación positiva, permitió detectar un buque piquete radar ~~que~~ finalmente no fué atacado por haber reabastecido los A-4B y C en distintos puntos, con lo cual fué imposible el ataque simultáneo, que deseaba la FAS. (El Vcom. GALLO ordenó al Vcom. TORRES, a bordo del retransmisor, el regreso de los cazabombarderos)".

b) OF 2222 - HS 125 -RAYO-. Retransmisor Exploración y Reconocimiento Trip. Ten. POGGI, Vcom. TORRES, MY. MEDINA (OCAT) Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA, INT PAC - 10:51 hs. Desp. CRV 07:14. Arr. CRV 12:50 (fué el que ordenó el regreso de TIGRE, TANQUE, TRUENO y TORO), ~~incluir informe del OCAT~~.

8) ~~La exploración aérea lejana y focal~~

~~a) B-707 (elaborar) -TRONCO-~~

~~b) OF 132 - 1 TS 60 -PLATINO 1- Trip. ?. Desp. SCZ 11:00. Arr. SCZ 12:00.~~

Nuestros Helicópteros en Malvinas

~~782.~~ Cumplieron ese día la siguiente salida:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, ~~que~~ despegó de Darwin a las 08:15 horas hacia Bahía Fox, retornando a Darwin a las 10:15 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C 1ero PALACIOS (M) y C.P. GOMEZ (OP). Llevaron una patrulla del Ejército Argentino (6 hombres); se los dejó en una estancia y luego se procedió a buscar al Ten UGARTE y a dos suboficiales en Bahía Fox, los que estaban armados con tres (3) SAM 7 "STRELLA", para llevarlos a donde había quedado la patrulla. (Según inteligencia por ese lugar pasaban los Harrier). Durante todo el día Darwin sufrió el cañoneo naval y ataque reiterado de los Harriers, lo que hizo imposible la recuperación de los hombres destacados en esa estncia. Durante la noche avanzaron las tropas inglesas, por lo que las tripulaciones se prepararon para el repliegue del personal y las maquinas a Puerto Argentino, para evitar que cayeran en manos del enemigo y, además, poder seguir cumpliendo con su misión.

~~- Relato Ten. SANCHEZ: "Este día se ordena el repliegue.~~

que de los halicópteros Bell 212, que efectuan el depegue con las primeras luces y en medio de intenso fuego de artillería y armas portátiles, en la navegación hacia Puerto Argentino que se efectuaba a muy bajo nivel dadas las condiciones meteorológicas del archipiélago se produce un cruce con aviones Pucará que se dirigían a B.A.M. "Cóndor", con posterioridad se arriba a Pto. Argentino con ambos Bell.

La actividad bélica en la aviación naval

1) Cruce abortado. Un L-188 y un B-200 Desp. 22:03 del 26-may pero regresan a GRA sin Arr. MLV

2) Una misión de A-4Q. A las 09:27 Desp. de GRA 2 A-4Q - TABANO- pero a poco regresan por meteorología.

Nuestros héroes en el Archipiélago LA SITUACION EN MALVINAS

783. La situación del CATOM en MLV comenzaba a agudizarse y demandaría ese día, los máximos sacrificios del personal (del aire, general y técnico) que integraban esa gloriosa organización que la FAA había destacado en el archipiélago. Estos hombres que tripulaban los inolvidables Pucará y nuestros Helicópteros en el archipiélago, que comandaban y servían en las dos BAM, los valientes "troperos" y los infatigables artilleros, operadores y controladores del sistema VYCA, junto a los integrantes del EM todos dependiente del Componente Aéreo (Jefe Brig. CASTELLANOS), no sólo debían resistir al enemigo naval y aéreo, sino que también al terrestre que ya había consolidado su cabecera de playa e iniciado su avance hacia Pto. Argentino y -lo mas preocupante entonces-, demostraba su intención de tomar DWN (y allí estaban los hombres y valioso material terrestre de la histórica BAM Cóndor). Esta BAM protagonizaría, en las horas que seguirían, acciones inéditas que pasaron a testimoniar -en la historia de la aviación- el espíritu militar particular de los hombres del aire argentinos, aún en el combate terrestre.

784. La BAM Cóndor desde hacía varios días se preparaba para la defensa terrestre de la zona. Su A.Aé. dependiente, si bien se encontraba alistada para sus funciones antiaéreas principales (que (éste día derribó otro GR 3- Sqdn Ldr (RAF) Bob Iveson (XZ988) del 1 (F) Sqdn - HERMES) lo estaba también para el tiro terrestre. Así, Además, el personal de aviadores y técnicos de la FAA había concebido el uso de coheteras, (del IA-58) existentes y ya sin aviones, para lanzar los cohetes (del Pucará) remanentes en la unidad en una creación improvisada para su empleo T/T (Ver Anexo, con detalles en Inf My. TOMBA y 1er.Ten. FASSANI y diario guerra GlAAé - Darwin).

785. Otros habían instalado también las ametralladoras 12.70 y constituido sus equipos para operarlas.

786. En la BAM MLV (Puerto Argentino) la llegada desde DWN

del Escuadrón Aeromovil Pucará con sus refuerzos del continente, le daba ahora una tónica ofensiva a las tareas que hasta aqui, habian sido predominantemente de defensa y logísticas. Tambien desde esta base operaban los tres M-329 de ARA pero dependiendo del Cte. Naval del TOM (Cte. OTERO).

~~787.~~ La cronología de los hechos más importantes ~~en el archi-piélago~~ de ése día fueron:

- 03:50 Fuego naval sobre DWN.

- 11:10 Ataque aéreo con 3 aviones sobre BAM MLV un (POA) equipado con SAM 7 tiró y acusó probable derri-bo.

- 11:45 2 GR 3 atacaron posiciones R 12 al NE DWN.

- 13:45 Ataque aéreo a DWN, 1 GR 3 (piloto Bob IVE-SSON) derribado por C.1ro. GALANTI (RH 20 mm.). Dice el libro de la RN "Falklands Air War":

  "El 27 de Mayo se produjeron nuevos ataques sobre P. Stanley y Goose Green (BAM MLV y BAM Cóndor, que envolvieron a los 7 pilotos (del Escdn 1 [illegible] de la RAF). Bob Iveson (XZ 988) y M. Hare (XV 789) fueron lanzados desde el Hermes a las 13:12 para localizar y atacar dos piezas de 105 mm. y posiciones de tropas en Goose Green y DWN en apoyo del avance de nuestras tropas del 2 PARA. Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenian OCAA), pero en el segundo largaron sus CBU (Bombas belugas) sobre una posición del tamaño de una compañia. Durante un tercer pasaje con cañones Aden, el Harrier de Ivesson fué impacta-do, probablemente por munición 35 mm. Oerlikon. Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó a perder presión de hidráulico. Aún cuando el motor seguia funcionando el fuego creció en intensidad e Ivesson se vió forzado a eyectarse algunos 40 segundos después de recibir el impacto. El avión explotó al chocar el suelo cerca de 7 millas al W Goose Green (UC 519594) mientras el piloto tomaba tierra detrás de las Lí-neas enemigas".
  Bob Ivesson fue, 3 días mas tarde, recogido por un Gazelle (XX 380) y retornado al Hermes.

- 16:37 Aviones sobre DWN. No atacaron.

- 16:45 Aviones al N. de Pto. Argentino. Nuestra A.Aé abrió fuego.

- 17:35 Regresó última PAC. Total 23 salidas.

- 18:00, (GOE) informó en posiciones (no man' s land) observan MT PLEASANT y MOUSTARD sin actividad enemi-

117

ga.

- 23:55 Fuego naval sobre BAM MLV, Pto. HOWARD. BAM Cóndor y DWN, algunos heridos.

El balance del día (en la FAS)

- Aviones previstos	22	100 %
- No decolaron (Téc)	1	4,5 %
- Regresaron (Téc)	1	4,5 %
- Regresaron por orden CFAS	12	54,5 %
- Llegaron al OM	8	36,5 %
- Derribados	1	4,5 %

CAPITULO IV

LA FUERZA AEREA EN LA BATALLA TERRESTRE DE MALVINAS

El Día 28 de Mayo de 1982 (VIERNES)

788. Ese día, todos los ojos de la FAA estaban puestos sobre su gloriosa BAM Cóndor, acompañando aunque sea espiritualmente aquellos que no podían hacerlo en forma material, a los hombres que se aprestaban a ejecutar su defensa terrestre.

789. A pesar de que fracciones y pequeñas unidades de nuestro Ejército este día combatieron duramente (Libro La Guerra Inaudita MORO, Pág. 399/405), la sensación que tuvo el Comando de la BAM Cóndor, en la retaguardia, respecto a las mismas, fue muy confusa. Ello se debió a que dicha Plana Mayor, en contacto con lo que se suponía era el Comando de nuestras Fuerzas Terrestres (Tcnel PIAGGI), en la zona, descubrió con angustia, que éste no conocía totalmente la situación y que quien comandaba era el Gen. PARADA, que lo hacia desde Puerto Argentino (Ver Informes de Vcom. PEDROZO y My. TOMBA). Se generó entonces, en la franja de combate, donde se encontraba la Base, una dramática situación, al comprobar la presencia del enmigo en sus vecindades, puesto que sus medios ofensivos para el combate terrestres (A.Aé en tiro directo y otras armas) y los requerimientos del AAD), debieron actuar a ciegas, sin conducción conjunta y con la incógnita tremenda de batir propia tropa que, en desorden y sin comando, se replegaban hacia su área de influencia. En cuanto al apoyo aéreo cercano, la BAM Cóndor lo solicitó reiteradamente a su escalón superior (el CATOM) y fue proporcionado en su oportunidad, incluso del CNTOM.

(Tcnel Piaggi)

790. Veanse los informes de los Oficiales FAA que vivieron estos acontecimientos en Goose Green. Tales son:

- Anécdota Nro. 3 - Batería A.Aé 20 mm. (Anexo PIV-IV-1).
- Diario Guerra Grupo 1 - A.Aé - DWN - Día 28 may (Anexo PIV-III-1). (ARC MLV -
- Diario Guerra Escuadrón Pucará - Día 28 may (Anexo PIV-II-3). (
- Informe Vcom. Saúl E. COSTA - Día 28 may (Anexo PIV-IV-2). (Archivo MLV - DIR. EST. HIST.)
- Informe General BAM Cóndor - Vcom. PEDROZO (Anexo PIV-IV-3).
- Informe Cap. VILA (Párr. 52/54) - (Anexo PIV-IV-4). (ARCHIVO Malvinas DEH)
- Informe 1er.Ten. MICHELOUD - (Anexo PIV-III-2). (idem)
- Informe 1er.Ten. FASANI - (Anexo PIV-IV-5). (idem)
- Informe 1er.Ten. AYERDI - (Anexo PIV-IV-5). (no encontrado)

- Informe My. TOMBA - (~~Anexo PIV-IV-6~~).
- Informe Ten. MANZUR - (~~Anexo PIV-IV-5~~).
- Diario Guerra 3a. Bat. (Pto. Argentino - ~~(Anexo~~)

__DIA 28:__ A la mañana se repliegan las piezas de 105 hasta la zona de los carrales de la entrada al pueblo de Goose Green, de[se] donde tiran sus últimos cartuchos. Comienza el avance inglés cubriendose [con] ~~por~~ fuego de morteros y misiles del tipo MILAN. Durante este avance son destruidos ~~por el fuego directo de los misiles MILAN~~ las piezas Nro. 5 y Nro. 2, sin producirse bajas en el personal que se había alcanzado a replegar, ~~bajo un fuego cerrado de fusileria y morteros~~. luego ordenan a la pieza Nro. 4 que destruya el cañón y se repliegue a donde está la pieza Nro. 1. ~~Todo esto, ante el avance de las tropas inglesas por ese sector~~. Este cañón también es alcanzado por un misil. El Jefe de la pieza C.1ro. GALANTI salió despedido por la onda expansiva, hiriendose levemente la pierna, mientras tanto fue atacado con fuego de morteros y misiles ~~Milan, el~~ [el] radar Elta, destruyéndolo e hiriendo a su operador ~~(~~Ten. VALAZZA~~)~~. Dos Soldados que se encontraban en esa posición, ~~auxiliar al Ten. VALAZZA~~ se repliegan hacia la pieza Nro. 6 en la cual el C.1ro. GIANINI continúa disparando ~~contra el enemigo~~ permitiendo de esa manera, el repliegue del resto del personal. Esta pieza continúa disparando ~~contra las filas inglesas~~ hasta agotar su munición, desactivando luego el cañón y replegándose hacia Goose Green.

El personal que replegaba se encontró entre dos fuegos, el de las fuerzas propias y la del enemigo, en tanto las piezas de 35mm. que se encontraban en un extremo del pueblo, habían destruido completamente un edificio de una antigua escuela que había sido ocupada por los ingleses, dirigiendo luego su fuego hacia los grupos de infantería, hasta que fue desactivada primero por fuego de morteros y luego mediante el ataque de aviones Harriers con bombas belugas. ~~Cabe destacar que~~ luego de replegarse el personal de Artillería Antiaérea, ~~estos~~ se transformaron en grupos de fusileros, colaborando con la defensa terrestre de Goose Green hasta llegada la orden de cesar el fuego.

La dotación de Artillería Antiaérea que defendió Goose Green estaba compuesta por:

1) Personal de la Fuerza Aérea con cañones Rheinmetall y Radar Elta, ~~siendo su~~ Jefe, el Teniente Darío VALAZZA de la B.A.M. "Mar del

Plata".
Coordinador: Alférez Arnaldo FABRE de CRV.
Operador de Radar: S.P. Miguel Carlos FORNI de BAM MDP.
Técnico: S.Aux. Nicolas Carmelo DOMINA de BAM MDP.
Jefe pieza Nro 1: C.1ro. Ricardo GALANTI de CRV.
Jefe pieza Nro 2: C.1ro. Diego DIGIUSTI de CRV.
Jefe pieza Nro 3: C.1ro. José CHICONI de CRV.
Jefe pieza Nro 4: C.1ro. Elbio GIANINI de CRV.
Jefe pieza Nro 5: C. Héctor HEREDIA de CRV.
Jefe pieza Nro 6: C. Lorenzo CORRADI de CRV.
2) Además había una Sección de Skyguard de 35mm. perteneciente al GADA 601 de la Ciudad de Mar del Plata, al mando del Subteniente BRAGINI.

La meteorología

En el archipiélago: Fue marginal. Un centro de baja presión sobre MLV produjo (~~hasta las 14:00 hs) vientos N/NO 15 a 25 Kt., visibilidad 300/5.000 mts.,~~ ~~reducida por~~ bancos de niebla y lloviznas, ~~8/8 de St., Ns y Sc~~. ~~Temperaturas entre 6 y 9 Grados C~~. A partir de las 13:00 hs. estas condiciones variaron por el pasaje de un frente frío que produjo techos bajos 100/300 mts., aumentando un poco la visibilidad y los vientos rotaron al SO (~~20/30 Kt)~~.

En el Continente: ~~Chubut y N de Santa Cruz: una vaguada de superficie afectó la zona produciéndose nubosidad media y alta estratiforme~~ ~~que~~ se mantuvo durante todo el día; vientos del O y NO (25 kt) visibilidad superior 20 kms. Sur de Santa Cruz y Tierra del Fuego, un frente frío, ~~asociado a una baja de 985 mb, que se desplazó de NO al SE~~ afectó con precipitaciones, en las primeras horas, con nubosidad media y baja ~~estratiforme~~, techos 200/300 mts. Esta situación mejoró rápidamente hacia medio día, con cielo claro y poco nuboso después, vientos suaves del SO, rotando al NO con aumento de su intensidad 30/35 Kt en la tarde.

El apoyo de fuego cercano con el sistema Pucará

~~791.~~ Desde la ~~sufrida y~~ disminuida BAM MLV, que recibía los requerimientos, principalmente del Jefe de la BAM Cóndor, se efectuó el siguiente apoyo de fuego cercano:

1) Desp. MLV 08:30 - 3 IA-58 (NAHUEL) A-537 Cap. VILA; A-532 Ten. CIMBARO, A-533 Ten. ARGAÑARAZ.
ROF al NE de DWN. Atacaron blancos en Camila Creek. Tropa enemiga lanzó Blow Pipe.
Arr. MLV 09:20 hs. ~~Veamos el~~. Informe del Cap. VILA:

"A las 06:00 ~~ya~~ del día 28, se produce el ataque a DWN, ~~del cual somos informados y nos llega el requerimiento de apoyo de fuego~~. A las 08:00 sale la 1ra Ella, de la cual me hago cargo y me falta ~~el~~ un numeral, Ten. BREST, ~~porque se sentía~~ indispuesto. Salgo

con tres aviones".

- "Nos encontramos con el problema de siempre; la visualización del objetivo. En contacto con DWN me dicen que desde la fumígena de señalamiento en más, son todos enemigos. Efectivamente la visualizamos y seguimos para San Carlos, destino al que llegamos pronto y nos encontramos con las primeras tropas, pasamos un Grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento, me llamó la atención el comportamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino que todos nos apuntaron, le conté a los numerales, lanzamos y salimos rasante ya que no había más de 50 mts. de techo ~~y estábamos volando sobre escuadras~~".

- "Decidí el regreso por DWN para saludar y mostrar nuestro apoyo, acá fue donde peor nos recibieron y por eso insisto en la mala señalización de blancos y claros objetivos. Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera, sentía los golpes en el avión como martillazos y estelas azuladas al por mayor; ~~despotriqué por lo que me tiraban, pero más porque nadie había asomado la cabeza para decir "tiren acá", en vez de irme hasta San Carlos, porque eso es el apoyo de fuego"~~.

- "Aterricé y el avión presentaba unos cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas, al lado del casco.
Se cumplieron 12 salidas ese día, cayendo en la última el Ten. CRUZADO, que resultó prisionero y en la posterior a la mía el Ten. GIMENEZ que aparte de su eficiencia y sentido del deber, más de una vez lo escuché expresarle a sus compañeros: "déjenme a mí, que ustedes son casados y tienen hijos".

2) Desp. MLV 09:30 - 1 Secc. IA 58 "BAGRE" - Cap GRUNERT (A-533) y Ten RUSSO (A-532) - Se atacaron tropas inglesas entre Darwin y Pradera del Ganso, tirándole con cohetes y con cañones de 20 mm. Luego del ataque de la Escuadrilla "NAHUEL" en MLV estaba preparada la Escuadrilla "BAGRE", integrada por el Cap GRUNERT (1), Ten GIMENEZ (2), Ten RUSSO (3) y Ten CIMBARO (4) para despegar de inmediato. Al llegar los aviones solo tenían dos (2) en servicio para hacer una nueva salida y sin posibilidad de recuperar rápidamente a los otros dos, por eso se decidió que salieran el 1 y el 3 que eran los más antiguos, mientras que el 2 y el 4 permanecían esperando que arreglen los otros aviones. La visibilidad seguía siendo muy mala y el techo no superaba los cincuenta (50) metros. Luego del despegue se dirigieron a Darwin para atacar a la tropa que se encon-

traba cerca de la Base Cóndor, siguiendo la información del Cap VILA. En la corrida final de tiro el 1 logró tirar toda su munición, más no así el numeral, quien debió realizar un giro total de 360 grados para entrar nuevamente y descargar toda su munición. Los ingleses les tiraron con todo lo que tenían, el espacio se cubrió de manchas rojas de la munición trazante, impactando varias de ellas en los aviones, sobre todo cuando el 2 hizo el reempleo. El ataque se realizó aproximadamente a las 10:15 horas. El A-533 quedó (F/S) con ~~por~~ un motor inutilizado por impactos. (Fuera de servicio)
Posteriormente despegó (11:30) la sección "SOMBRA", ~~también de aviones Pucará~~, integrada por el Ten GIMENEZ (A-537) y el Ten CIMBARO (A-532), que eran los dos pilotos que habían quedado sin volar en la Escuadrilla "BAGRE". Realizaron un ataque al Norte de Darwin, derribando (CIMBARO) un helicóptero Sea Lynx y destruyendo a otro en tierra (GIMENEZ), aterrizando nuevamente en Puerto Argentino aproximadamente a las 12:30 ~~horas~~ el Ten CIMBARO, ~~mientras que~~ El Ten GIMENEZ entró en nubes luego del ataque, manteniendo breves comunicaciones por VHF con Darwin, perdiéndose luego todo contacto con él. Cabe destacar que el Ten. CIMBARO derribó el helicóptero en vuelo tirandole con cohetes (A-T) AIRE-TIERRA

3) Desp. MLV 10:15 CH 47 y 5 helicópteros EA. Traslado tropas (80/100 hombres) a DWN.

4) Desp. MLV 16:20 - 1 Secc. de con aviones ARA Macchi ~~(Matr. y Trip. ?)~~. Ataque en zona DWN. Arr. ~~MLV?~~ 16:43 un solo Macchi Los dos aviones efdectuaron apoyo aéreo directo en Pradera del Ganso y uno de ellos fué derribado cayendo entre el Hipódromo y la precaria pista. Su piloto Tf MIGUEL no se eyectó, y sus restos fueron inhumados junto con los muertos propios caídos en el combate terrestre; el restante Cf MOLTENI aterrizó en BAM MLV.

5) Desp. MLV 16:46 - 1 Secc. de aviones IA-58 A-536 1er.Ten. MICHELOUD, A-555 Ten. CRUZADO, -FENIX-. Ataque en zona DWN. Arr. MLV 17:20. Un solo avión muy averiado. Ten. CRUZADO se eyectó, prisionero. Veamos el relato del 1er.Ten. MICHELOUD:

- "Puse en marcha y llamé por la frecuencia interna al numeral, el Ten. CRUZADO, quien hacía unos minutos que
se encontraba en marcha esperando. No se apagaba la luz de "prohibido decolar" con ninguno de los procedimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto, decidí salir igual. Muy rápidamente rodamos a la cabecera, las últimas luces se querían insinuar, estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No habría más de 150 mts. de techo. Despegamos individualmente pasando luego por el este de la ciudad y bordeando la costa hacia Bahía Agradable para luego cruzar el Canal Choiseaul y por su margen sur dirigirnos hacia DWN; ~~íbamos~~ IBAMOS con unos diez

120

metros sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultoso la orientación. Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconocimiento, pero al no poder ver la cordillera de Rivadavia, nos restaba lo valioso del aporte proporcionado por esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó también a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo resplandor de la puesta de sol y se la atribuí al incendio de la escuela de DWN que había escuchado antes de la salida.
Enfilé hacia esa referencia pero no tardaría en darme cuenta del desacierto, cuando a unos diez grados a la derecha, se notaba claramente el caserío de Ganso Verde y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la escuela a la derecha. Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con algún grueso de las tropas, pero eran esporádicos grúpos de cinco a diez hombres y muy aislados. Me dí cuenta enseguida que estábamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para en un nuevo ataque, y separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por VHF nos estaban indicando.
Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Ganso Verde y la escuela.
Efectuamos una entrada desde el Noreste sobre el agua, muy bajos y a pesar de la falta de obstáculos confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba nuestros ruidos. Próximo a la costa levanté más para ver algo, solo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más. Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, sí en cambio que comenzaban a venir hacia mí, desde el frente y muy lentamente en principio, un enjambre de trazantes.
La ráfaga de cañones cesó indicando que se habían trabado. El tiempo parecía entonces una eternidad para llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Fue imposible ver algo, esto ya me había ocurridoen San Carlos, cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta muy difícil de ver, aún más teniendo en cuenta la hora. Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían. Sentí varios impactos en mi avión, me agache un poco más y con la potencia a pleno que

traía, seguí al frente unos segundos más donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escucho (por VHF "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que llamar a mi numeral para saber como salió pero no tuve respuesta. Sólo al cabo de repetirlo varias veces me contesta un operador de la Base Cóndor para decirme que se había eyectado. Con fallas en un motor y varias luces de alarma encendidas emprendí el regreso. Un helicóptero propio que estaba en vuelo próximo al lugar me alentó y prometió cubrir mi regreso por si lo necesitaba.
Aterricé bajo alerta roja, me aguardaba el Mayor ARGENTE y el Jefe de Escuadrón quienes me dieron un abrazo.
~~Luego~~ me dirigí al puesto de comando. Entre quienes se adelantaron a darme un abrazo ~~cuándo llegué al mismo~~, se encontraba el Tte.Cnel. SEINELDIN y el Com. DESTRI. No tuvimos repuesta al principal interrogante sobre la suerte corrida por el Ten. CRUZADO

<u>Refuerzos de Pucará al TOM</u>

792. Ese día otra ~~gloriosa~~ Ella llegó, en plena batalla de DWN a la BAM MLV. Era la FIERRO:

- A-536 1er.Ten. MARTINES CHAVEZ (Nro. 1)
- A-515 Alf. MANZUR (Nro. 2)
- A-555 Alf. GALVAN (Nro. 3)

793. Despegaron 11:18 hs. desde SCZ (OF 1257) cañones y Napalm en configuración C y fueron guiados hasta 50 NM del archipiélago por el biturbohélice Mitsubishi. Trip. Alf. MEYER/Alf. ORTEGA. LV-DOZ. Arribaron a BAM MLV 13:45. Veamos el informe del Ten. MANZUR:

- "~~El 28 de mayo, alrededor de las 09:00 hs., partimos tres aviones, Jefe de Ella. 1er.Ten. MARTINEZ CHAVEZ, Numeral 2 el suscripto y Numeral 3 Alf. GALVAN.~~
"Los aviones estaban artillados con cañones, tres bombas Napalm en la estación central, y dos tanques de 318 litros en las estaciones alares. Fuimos guiados hasta ~~estar a~~ 50 NM de las Islas por un ~~avión civil~~, Biturbohélice Mitsubitshi, ~~el LV-DOZ~~. A partir de ese momento hicimos nuestra entrada por el Sur, para ingresar por el estrecho a nuestro objetivo.
La meteorología de ese día era adversa, el techo oscilaba entre 30 y 50 metros de altura. Tratamos de hacer enlace ~~con el EGA asignado~~ sin tener respuesta, por lo tanto no podíamos penetrar a la isla ya que ninguno de nosotros la conocía y no sabíamos de las posiciones enemigas y por sobre la capa de

121

nuebes estaban las PAC enemigas. El 1 abandonó la frecuencia para hacer contacto con el radar y entre los cambios de frecuencias para seguir tratando de comunicarnos ~~con el ACR y en nuestra frecuencia interna~~, perdimos contacto entre nosotros.
En un determinado momento el Jefe de Ella comenzó a realizar virajes defensivos al ras del agua, pero sin eyectar cargas. Al no estar en la misma frecuencia no entendía que pasaba y nos costaba mucho seguirlo, después de varios virajes niveló sus alas y continuó en la dirección que llevábamos. El tema era ~~de~~ que cuando entró en contacto con el Radar y este nos tuvo en pantalla le avisó ~~cantó al 1~~ que venía una PAC a la cola sin saber que la PAC eran los numerales, ya en la costa de Puerto Argentino, vi desprenderse las bombas del 1, como teníamos el panel de armamento activado hice lo propio con las mías, pulsando 2 veces para asegurarme de que salieran. El radar nos guió hacia la pista y desde allí los observadores terrestres pués la visibilidad era tan escasa que estábamos volando sobre ella y no la veíamos. El viento oscilaba entre los 35 y 45 nudos cruzado a la pista. Preocupado por ~~hacer un buen~~ ello, Creyendo ~~aterrizaje creía~~ que lo único que afectaba mi avión era ~~era este fenómeno~~, ~~pero una vez en la pista~~ no me di cuenta que tenía todavía las 3 bombas ~~colgadas~~ con sus espoletas, al tocar el suelo ~~atadas al cáncamo~~ que por suerte no se desprendieron. Este error ~~mío~~ se debió a que nunca había tirado una bomba de guerra, por ende no tenía conocimiento de que el avión realiza un tipo de Cabreada ~~emcreada~~ en el momento del lanzamiento.
La estadía fue muy breve ~~ya que por ser muy moderno~~, pues me ordenaron evacuar la isla junto a otros pilotos. ~~A los pocos días nuevamente estuve en Puerto Santa Cruz para tratar de cruzar una vez más, oportunidad que no se dió porque a los pocos días~~ se ~~terminó la guerra".~~

<u>Regreso de pilotos del Escuadrón Pucará</u>

~~794~~. Durante la noche, en el TC 66, regresaron ~~dignos,~~ a CRV, los siguientes pilotos del Escuadrón Pucará: Cap. VILA, Cap. GRUNERT, 1er.Ten. NAVARRO, 1er.Ten. MARTINEZ CHAVEZ, Alf. MANZUR, Ten. RUSSO, Ten. CIMBARO, Alf. BLANCHET y Alf. GALVAN.

<u>Los 3 cruces del G 1 Tr. Ae.</u>

~~795~~. El ~~Ese glorioso y~~ aguerrido grupo 1 de Transporte, cumplió ese día su mayor esfuerzo ~~en cuanto a cruces~~ en el puente aéreo ~~de guerra~~. logró poner en BAM MLV, 3 (tres C-130) en el mismo día, ~~ellos fueron~~:

1) TRONCO - TC-63 - Dep. CRV 15:20 - Trip. My. BOLZI - Cap. SAMPIETRO - My. VILA - S.Aux. LOZANO - C.P. FRAILE - S.Aux. OVEJERO - S.Aux. SALZANO. - Arr. MLV 18:45 Dep. MLV 19:00,

Arr. GAL 21:30. Transportó 12.700 kgs. carga y 27 pax (Anexo Inf. FAS - SOTA - Ap. 7). Entre los pax, se encon- traban el C/C FILLIPI y el GMAR MARTINEZ.

2) TOCO - TC-61 - Dep. CRV 17:53 - Trip. My. PALAZZI - Vcom. SANCHOTENA - Vcom. TRIBIANI - S.Aux. ROMERO - C.P. TORRES - S.P. AREVALO - S.P. SANCHEZ. - Arr. MLV 21:20 - Dep. MLV 21:40 Arr. CRV 2900:25 carga (Anexo idem) Transportó 13.925 hgs y 12 pax.

3) ACUARIO - TC-66 Dep. CRV - Trip. Vcom. DEMARCO - My. MACLAY - Cap. MARTEARENA - S.Aux. FARINA - C.P. RULLI - S.M. CAS- TILLO - S.Aux. CORTEZ. Voló 05:40 horas, pero no pudo aterrizar en Malvinas por situación táctica. Arr. CRV. Transportó carga (7.000 kgs) y 39 pax.

Intento de Rescate

- OF 2534 - Un DHC 6 (Twin Otter) y un F-27 - ROMEO 1 y ROMEO 2 (Pista 700 mts, utilizables 500 mts.) Dep. CRV 13:39 - Tarea: rescate de pilotos eyectados en combate y personal de la ARA. Lugar: Base Aeronaval CALDERON, en la Bahía Elefante Marino de la Isla de Borbón. Aviones empleados: Un (1) DHC-6 (Twin Otter), matrícula T-82, equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, indicati- vo "ROMEO 1" y un (1) FK-27, indicativo "ROMEO 2" como avión retrasmisor en vuelo, que se encontraba a 100 millas del objetivo con nivel 100. Pista: Este- Oeste de 700 metros, blanda, con 500 metros utiliza- bles, margen izquierdo (E/W) inutilizable por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200/300 metros en la prolongación de la cabecera Oeste. Situación Táctica: alerta roja por proximidad de helicópteros ingleses en la zona de San Carlos. Operación: Rasan- te hasta las cercanías del objetivo, no se logró comunicación en VHF, no se observaron señales visi- bles en tierra, no se individualizó la pista por errores en el sistema de navegación y condiciones meteorológicas desfavorables (techo de nubes bajas y lloviznas intermitentes). Luego de sobrevolar la zona durante cinco (5) minutos se regresó a la Base de partida (Comodoro Rivadavia) Tripulaciones: DHC- 6: Cte. Cap Horacio MIÑO, 1er Pil 1er Ten Claudio CARESANI, mecánico S.Aux MARTINEZ. FK-27: Cte. Cap. LUNA, 1er Pil 2do Pil 1er Ten URIONA. Arr. CRV 21:45.

Fabian Miño

Nuestros Helicópteros ahora en Puerto Argentino

796. Cumplieron las siguientes salidas:

- Dos (2) Bell 212, matrículas H-83 y H-85, indicati- vos "HALCON" y "TORDO", armados con cuatro (4) ame-

tralladoras Browning 7,62 mm cada uno, despegaron de Darwin a las 08:00 horas para replegar el personal y material a Puerto Argentino (en pleno combate terrestre), aterrizando en Puerto Argentino a las 08:40 horas, tripulados por el Ten PINTO (P), Ten LONGAR (CP) y S.A. MARTINEZ en el primero y Ten LUDUEÑA (P), Ten SANCHEZ (CP) y C 1ero PALACIOS (M) en el segundo.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado igual que en la salida anterior, ~~que~~ despegó de Puerto Argentino a las 16:00 horas para cumplir una salida de Busqueda y Rescate, aterrizando nuevamente en Puerto Argentino a las 17:00 horas. tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZX (M) y C 1ero LOPZ A. (OP). Recuperaron una patrulla del GOE (5 hombres) que habían sido sobrepasados por el avance inglés, ~~o sea que fueron recogidos~~ detrás de las lineas enemigas.

Grupo de operaciones especiales

y habían quedado

Las operaciones de combate de la FAS

~~797.~~ La FAS, ansiosa de ayudar en la angustiante situación terrestre en DWN/SAN CARLOS, veía su actuación afectada por el factor meteorológico. Apenas se tuvo indicio de mejoría climática se lanzaron los reabastecedores que fueron ~~(Anexo PIV-IV-7)~~:

Archivo Malvinas DEH

1) 1 KC-130 -SALTA 1- Desp. CRV 10:05 (~~Trip. Matr.~~ ?) a PCRA) Arr. CRV 17:05. TC-69
Litenke L. - Destefanis G. Mensi F., Perin, D., Tello B. Gonzalez H. - Reynoso V. Lotto Pino M.

2) 1 KC-130 -SALTA 2- Desp. SCZ (~~Trip. Matr.~~ ?) a PCRA ~~(?)~~ Arr. GAL 13:15. Noe, R. - Bilmezis, O. - Golier, C. - Cavorace R. TC-70
Brickd, R. - Cufré, V. - Sosa, H., Marmori J. (Marmori)

3) 1 KC-130 -JUJUY 1- Desp. GAL 14:10 (~~mismo avión y trip. de SALTA 2~~ ?) a PCRV 50 Grados, 00 minutos S / 65 Grados, 30 minutos, W. Arr. GAL 16:50. Trip. Noe R., Bilmezis O., Cufré V., TC-70.
Brickd R., Golier C. Sosa H., Marmori J. Cavorace R.

- Uno de estos KC (~~cual~~ ?) estaba a disposición SUE ARA que no salieron por imprecisión en el blanco.

~~798.~~ A partir de las 10:58 y con dudas acerca de la meteorologia en MLV y más aún respecto a la ubicación de los OM, -tanto navales como terrestres- la FAS lanzó, en ROF:

1) OF 1256 - 4 M5 -POCKER- ~~BR~~ - ~~BAHIA RUIZ Puente~~. Sin OCAT. Desp. GRA 10:58 - Cap. MAFFEIS, 1er.Ten. RATTI, My. N. MARTINEZ, Cap. JANNET. La navegación fué guiada por un Lear Jet ~~(LJ-35A~~, matrícula T-23, tripulación: Cap BENZA, Cap DESPIERRE y C 1ero MOTHE, ~~que había~~ despegado de Río Grande a las 10:50 horas- hasta 100 NM del objetivo fijado, ~~que eran~~ buques en la Bahía Ruiz de Puente (al sur de Bahía San Carlos). Debido a la poca visibilidad cruzaron la Isla Gran Malvina y el Estrecho San Carlos en formación cerrada. En la Isla Soledad la visibilidad era prácticamente nula, no podían csi verse entre aviones. Se ordenó regresar a 01:30

aviones Ind — Arm. Bombas — oficial de control terrero Táctico

minutos del objetivo fijado, en escape individual y en IMC. No hubo contacto de Radar pero pudieron escuchar las comunicaciones eufóricas de un piloto ~~argentino~~ (Ten. CIMBARO) que había derribado a un Helicóptero. Arr. GRA 12:40.

2) OF 1254 y 1258 - 6 A-4B -CUÑA y NENE - 3 BR - (CUÑA) Cap. VARELA C-204, Alf. MORONI, Ten. ROCA C-214. (NENE) Vcom. DUBOURG C-225, Alf. VAZQUEZ, C-226, Ten. CERVERA C-239 - AON en Bahía Ruiz Puente. Desp. GAL 11:30 y se dirigieron al REV (SALTA 2) y desde allí, las dos escuadrillas continuaron juntas hacia el objetivo. Faltando 70 NM regresó el NENE 3 por fallas trasvase (Arr. GAL 14:26), también regresó por TEC el CUÑA 2. Encontraron muy mala met. y llegaron a Bahía Ruiz Puente donde no hallaron objetivo naval y regresaron ~~sin haber tirado~~ a GAL, los NENES 14:30 y los CUÑAS 14:30.

3) OF 1253 y 1259 -TORO y CHISPA- 6 A-4C - 3 BR

- TORO: Cap. CAFFARATTI, Alf. ISAAC, 1er.Ten. CASTILLO.

- CHISPA: 1er.Ten. VASQUEZ, Ten. ZATTARA, Ten. PAREDI.

- Ambas escuadrillas Desp. SJU 1322/24. De la Ella CHISPA regresó el guía (1er.Ten. VAZQUEZ) debido a que se le desprendió la bomba al selectar panel de armamento.
Ambas enlazaron con el OCAT LOCO (quién era?) en 125.4 y éste confirmó el OM, pero se equivocó en las coordenadas.
El TORO 1 pidió confirmación y así perdieron 13/15 minutos. Llegaron a la zona, ~~del OM, sin observar buques. (Por donde entran ?, Cual era la zona ?, Estrecho San Carlos ?)~~ Sobrevolaron sin encontrar OM. Observaron un buque hospital, el UGANDA, ~~al escapar~~ con Rumbo 360 Grados. En estos momentos el retransmisor ordenó a ambas escuadrillas, dirigirse al REV para intentar un reempleo. Pero solo se dirigieron al REV el TORO 2 y 3, los restantes fueron directamente al Arr. en SJU por oxígeno ~~(no más de 1 lt.) 15.16/39.~~ Los TOROS 2 y 3 después del REV (SALTA) se dirigieron al Arr. SJU 15:56 ~~(Por qué ? ordenó el LOCO ?) (aparentemente había intenciones del CDO FAS de tirarle al UGANDA.~~

Exploración y Reconocimiento en C-130

~~799.~~ Se cumple ~~la~~ segunda ~~intentona:~~

1) OF 2220 - Exploración y Reconocimiento - Desp. CRV 04:05 hs. - Puntos A/B/C/D/E - Arr. CRV 08:00 hs.

- Relato My. MALDONADO: "Tripulación del TC-~~63~~ (Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P.

Handwritten annotations: "Condiciones por instrumentos" (near IMC); "Oficial Control Aereo Tactico" / "Caballero" (near OCAT LOCO); "durante el escape"; "el"; "intento"; "64"; "Archivo Malvinas DEH"; "Si no aparecen datos sacar esta operación del libro"; "29/5"; "otro vuelo 0920 - 1700 319 DEP: 7:25 CRV ARR: 12:25 CRV. x MLV."

123

FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN). Despegué de CRV 07:00 aprox. ~~Arr. CRV ??-aproximadamente~~.

Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del Canal S. Carlos, a efectos de localizar buques ingleses e informar a la FAS su posición, Indicativo Loco y el circuito de espera a FL 10/20 en S 50°00' W 62°30' adesde dónde a FL 0/5 nos dirigíamos a la zona de eventual presencia de buques. A unos 40 NM antes del punto, a máximo régimen de ascenso se lograba FL 50/100 e inmediatamente nivelado se encendía el radar para la detección, durante el tiempo necesario para el barrido de 1 ó 2 vueltas de cursor. Detectando el eco/s se tomaba latitud y longitud del mismo y se trasmitía a la FAS. Para descender luego a máximo régimen y en Zig Zag y regresar al punto de espera. Durante unos de los reconocimientos, a las 14:04 Z, en S 50°48'/W 59°25' y a 26 NM al frente nuestro, se detecta un eco grande (aprox. doble o triple) comparado con el de una fragata (~~punto 5 Anexo~~), situación que se informa a la FAS y es enviado a la zona, a los Toro y Chispa ~~con quienes se contacta en 125.4~~ con misión de atacar el blanco. Durante nuestro vuelo de regreso al punto de espera las escuadrillas, nos informan que no tiraron por tratarse de un buque hospital con cruces rojas (UGANDA). Situación que se informa a la FAS. ~~Quién ordena (a traves nuestro) que~~ los Toros ~~y Chispa~~ reabastecieron en el KC

4 Evaluación de la FAS

~~800.~~ Sin duda, ése había sido un día de desaciertos de las salidas de combate ~~FAS~~, atribuible, primariamente a la situación meteorológica.

÷ Aviones previstos	19	100 %
÷ No decolaron	[illegible]	[illegible]
÷ Regresaron por Téc.	01	5,3 %
÷ Llegaron al OM	05	26,3 %
÷ No llegaron al OM	13	68,4 %

Nuestra Aviación Naval

1) (TABANO) ÷ 2 A4Q ÷ Desp. GRA 11:19 hs. ÷ No tiraron y regresaron a GRA.

EL Día 29 de Mayo de 1982 (SABADO)

La situación en Darwin

~~801.~~ El amanecer ~~asistia a~~ iluminaba las horas finales de la guarnición ~~terrestre~~ de DWN y por ende de nuestra BAM Cóndor. Veamos el informe de su Jefe el Vcom. WILSON JOSE PEDROZO:

> "42. En la madrugada se tomó contacto con el enemigo y se acordó un alto el fuego y una entrevista entre el Jefe de las tropas británicas, ~~con~~ el Jefe del RI 12 y el suscripto para las 08:30 hs., en las cercanías de la pista. Durante la misma se acordaron las condiciones para la capitulación".
> "Antes, ~~de llevarla a cabo~~, ordené la destrucción de toda la documentación, gráficos, equipamiento de radio, armamento, etc".
> "43. Los efectivos de la BAM Cóndor, incluyendo al personal de la artillería antiaérea de Ejército, participaron de una formación durante la cual el suscripto informó al personal las razones de nuestra capitulación, dió algunas directivas para los lamentables días que se avecinaban y pronunció una arenga tratando de levantar el espíritu de la tropa. A continuación se cantó el Himno Nacional Argentino y entregamos nuestras armas".

~~802.~~ Asimismo este día el CATOM Brig. Luis Guillermo CASTELLANOS envió desde Pto. Argentino el siguiente mensaje:

> "En el día de la fecha 29may82, a las 12:00 hs., el Jefe BAM Cóndor convino un cese al fuego con el Jefe de la fuerza inglesa atacante en la zona GG DARWIN. Igual actitud asumió el Jefe de los efectivos del EA en dicho lugar".
> "Superados abrumadoramente en poder de fuego, y luego de 48 hs. de continuos combates y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la Unidad de la FA, habían sido cercados en la zona del caserío de Goose Green, donde se encontraban refugiados numerosos civiles, hombres, mujeres y niños de DARWIN y Goose Green".
> "Ante lo insostenible de la situación el Jefe BAM Cóndor recibió órdenes de convenir un cese del fuego para sus tropas, situación ésta que se concretó a las 12 hs. de hoy".
> "Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se le hizo frente al agresor, y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril desde el punto de vista militar, e inhumano por el sacrificio de vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad".
> "El enemigo colocó por medio aéreo una muy superior

fuerza apoyada por blindados, helicópteros artillados y piezas de artillería de campaña".
"La guarnición del EA, hermana de luchas y sacrificios desde el primer momento, vivió idénticas situaciones de bravura y suerte".
"El Jefe del Componente Aéreo Malvinas quiere destacar la fraternidad de armas entre la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino y la valiente, heroica e inteligente voluntad de lucha con que se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este suelo patrio".
"Solicito que el presente texto sea puesto en conocimiento de la Fuerza Aérea".

Fdo. LUIS GUILLERMO CASTELLANOS
Jefe Componente Aéreo MLV

La meteorolоía

En el continente: Frente frío casi estacionario sobre TRE produjo cielo cubierto con precipitaciones (8/8 AS NS 1000/1500 mts.) visibilidad entre 8 a 10 km., vientos variables, intensidad 5/8 Kt. Sur de Chubut y Tierra del Fuego: Una cuña de alta presión produjo cielo con algunos Ci Cs, visibilidad superior a 20 Kms. y vientos del sector SO 10/15 Kt.

Area de Malvinas: Frente frió que pasó entre las 06:00/07:00 hs. produjo cielo cubierto con nubosidad media y alta estratiforme y algunas neblinas que redujeron la visibilidad entre 3 a 5 Kms. El pasaje del frente determinó el mejoramiento de las condiciones en cuanto a techos y visibilidad y nubosidad quebrada. Formación de Cu que se desarrollaron durante el día (Anexo QAM (24 hs.) en INO).

El accionar enemigo

803. A pesar del mal tiempo el enemigo aeronaval puso varias PAC en el aire y ejecutó misiones de ataque a objetivos terrestres:

- 09:20 hs.: Bombardeo GR3 a BAM MLV a gran altura. Bombas con retardo diseminadas en barco viejo, carpas y planta combustible que fueron estallando progresivamente hasta las 13 hs. aproximadamente. Detonaron 27 bombas. Fue averiado un MC 33. Un Sea Harrier fue derribado por un Roland del Ejército Argentino .Matr. ZA-174 LCdr Mike Broadwater. La versión inglesa dice que ese día, ese avión con el mismo piloto, resbaló desde la cubierta del PAL "INVINCIBLE" y cayó al mar, eyectándose su piloto quién fue rescatado. En el "argot" militar a eso se le llama blanquear un derribo.

- 13:35 hs.: Ataque GR3 a posiciones argentinas en Monte Kent.

- 11:08 hs.: Bombardeo a la pista de Base Calderón. 6 Bombas con retardo sin afectar la pista.

- 23:20 hs.: Cañoneo naval sobre BAM MLV. Falleció 1er.Ten. Luis CASTAGNARI y 4 heridos. Dice el Diario de Guerra del Escdn. PUCARA (~~Anexo PIV-II-27~~):

- "...un cohete aire-tierra (en realidad fue una granada naval) produce las siguientes bajas:

1) Fallecido 1er.Ten. CASTAGNARI (GOE).

- Heridos del Escdn. PUCARA, personal que realizaba turno en el aeropuerto:

S.Aux. ACEVEY (Esquirlas en la ingle)
C.1ro. CASALONGUE (Onda expansiva en los testículos)
C.1ro. MARTINEZ (Esquirlas en la pierna y brazo)
C. GUASTALLA (Intestinos perforados)
C. CALOIAN (Heridas en las piernas, brazos y cara)

- ~~Aviones en servicio A-522, A-514, A-515 y A-549.~~

El accionar de la FAS

~~804.~~ Este día incierto proporcionaba inquietudes diversas en la apreciación del Cdo. ~~FAS~~. La incertidumbre respecto a la definición de la batalla terrestre en DWN y las imprecisiones de los requerimientos de apoyo de fuego directo impedían (o no aconsejaban) el lanzamiento de misiones de ataque con este fin. Si bien ~~el COE informaba de~~ se recibía la posición naval de los buques de la Task Force (~~Anexo ---~~), no existía confirmación de unidades redituables dentro del ~~nuestro~~ alcance. La meteorología era muy pobre, especialmente en la mañana. Así, la resolución de este día fue actuar con ~~acciones~~ operaciones de distinto tipo ~~y sin mantenimiento del objetivo~~ (~~Anexo OIV-IV-8~~):

- Bombarderos livianos, nocturnos:

a) OF 1260 - 2 MK 62 -CHARRUA- 4 MK 17. Trip. Nro. 1 Cap. MARTINEZ VILLADA, 1er.Ten. PAGANO. Nro. 2 1er.Ten. RIVOLLIER, 1er.Ten. ANNINO. Dep. TRE con destino a Río Gallegos para recarga de combustible, y a las 01:03 decolaron nuevamente con destino al OM: Establecimiento SAN CARLOS. Al ingresar al Estrecho SAN CARLOS y próximos al brazo SAN CARLOS (02:08 hs.) un grueso manto de niebla cubría el objetivo impidiendo visualizar el área; en consecuencia el lanzamiento se realizó por DOPPLER, a 700/800 ft de altura y a velocidad 400 Kt. El numeral observó 8 relámpagos correspondientes a las bombas lanzadas. La meteorología en el OM no coincidía con la ~~suministrada~~ (pronosticada). La tripulación apreció que el procedimiento no era apto ya que no pudo visualizarse el OM., en vuelo nocturno y a baja altura no brindaba seguridad a la tripulación porque como el avión guía

125

debía apagar las luces no podía ser visto por el numeral. No se observó fuego de AAe. Regreso: el numeral Arr. 03:17 en GAL ~~para pernocte y posterior repliegue a TRE,~~ el guía arribó 03:35 por problemas para bajar el tren de aterrizaje

Caza Bombarderos:

a) OF 1264 - 2 M5 -PATRIA- 2 BRP ~~- objetivo~~: objetivos terrestres en proximidades DWN. Cap. DIMEGLIO, 1er.Ten. ROMAN. Desp. SJU 10:09. A poco de decolar el Comando FAS ordenó su regreso debido a que no pudo coordinar con las Fs terrestres en MLV este ataque, próximo a nuestras propias tropas. Arr. SJU 10:19 (~~Aterrizó con las bombas ??~~).

b) OF 1266 - 2 M-5 -ÑANDU- 2 BR - Buque en el Brazo SAN CARLOS (1er. Prioridad Buque Carguero, 2a Buques de Guerra) Dep. GRA 11:50 Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNHARDT. Realizó la nevagación de ida con LR 35 (PIPO) OF 2238. En el punto inicial 52 Grados, 18 minutos, S / 60 Grados, 30 minutos, W, descendieron a rasante y así durante 100 NM. En la zona del OM no avistaron buques, ni vieron ningún tipo de defensas, pero estimaron que en las estribaciones montañosas de la Bahía SAN CARLOS había misiles instalados en tierra. ~~No hubo lanzamiento por no encontrarse el OM.~~ A la salida del OM (12:25 hs.) un Rapier hizo impacto en el numeral y aquí, un nuevo heroe entró en la historia patria, el Ten. Juan Domingo BERNHARDT. El guía regresa a GRA Arr. 13:20. Dice el libro de la RN (FAW):

misil

- La mayoría de las misiones lanzadas por el Cdo. de la FAS durante los últimos días de mayo fueron cumplidas por Skyhawks y en especial los del Grupo 5, los cuales últimamente habían logrado mayores éxitos, que otros grupos de la FAA, contra los buques británicos. Sin embargo el Grupo 6 continuaba lanzando espasmódicos ataques de Dagger y el 29 de Mayo fue ejecutada una de estas salidas, desde Río Grande sobre el brazo de San Carlos. El temor a los ataques de super etendard (~~NT. tenían noticias de que una sección de SUE operaba desde BAM MLV o habían sido informados del ataque al Invencible que se planeaba (desde GRA) en ese momento ?~~) había hecho retroceder a los PAC británicos bien al este de las Malvinas y en consecuencia era más difícil mantener la sombrilla aérea de PAC sobre la Gran Malvina. En dicha ocasión los Dagger alcanzaron el área del blanco (San Carlos) pero, por primera vez, uno de ellos fue derribado por un misil ~~SAM (terrestre)~~. Las circunstancias que rodean la pérdida del Ten. Juan BERNHARDT no son muy claras, pero parece que su Dagger C-436, fue derribado esa tarde cuando sobre-volaba el brazo de San Carlos. Fue su mala suerte,

Portaaviones

de haber sido impactado por un Rappier lanzado desde una batería costera cercana. Su avión cayó al mar posiblemente en el Estrecho de San Carlos y BERNHARDT murió, ~~auque~~ algunos creen que se eyectó. Su cuerpo no fue recuperado".

c) OF 1267 - 2 A-4B -ORO- 3 BR - Cap. BERGAMASCHI C-212, Alf. BARRIONUEVO C-237. Dep. GAL 12:00. Alcanzaron Isla PELADA ~~(Hicieron REV 2)~~ llegaron a la zona del OM, así sobrevolaron Bahía RUIZ PUENTE, ~~Brazo a DWN~~, Brazo SAN CARLOS. Pto. HOSPITAL y Pto. SAN CARLOS sin observar buque alguno. Regresaron sin tirar y alcanzando Norte de Isla GRAN MALVINA, el Nro. 2 observó un buque en posición 51 Grados, 00 minutos, S / 59 Grados, 00 minutos W. No lo atacaron por falta de combustible.
~~Comprobaron que~~ en la zona OM y 150 Km. anteriores la meteorología ~~consistía~~ presentaba ~~en~~ chaparrones y lluvias aisladas. ~~Regresaron S/N~~, Arr. GAL 15:00.

d) OF 1269 - 3 M5 -PUMA- 2 BR P - OBJETIVO: Concentración de helicópteros y tropa en 51 Grados, 00 minutos, S / 58 Grados, 00 minutos, W. Cap. DELLEPIANE, Ten. CALLEJOS, Cap. DEMIERRE. Desp. SJU 13:42, arribaron rasante a las proximidades de la costa N de la Gran MALVINA, y sobrevolaron al N de la Isla de BORBON, entre Bahía ELEFANTE y boca del Estrecho de SAN CARLOS, avistaron a 2 Harriers (PAC) que se dirigían a interceptarlos. ~~Entonces~~ El Jefe ELLA ordenó eyectar cargas, viraje por la izquierda y post-combustión. En pleno viraje (y siempre rasante) el guía observó dos impactos en el agua apreciando que eran misiles.
Continuaron el escape a velocidad de ach. 1.2 M hasta ISLAS SALVAJES. No observaron buques, meteorología: ~~6 Cu con~~ precipitaciones aisladas.

e) OF 1270 - 2 M5 - 2 BRP -LEON- 1er.Ten. ROMAN, Ten. AGUIRRE, Desp. SJU 13:47. Esta sección que venía a 1 minuto de la anterior (PUMA) y en su misma frecuencia, se enteró de la intercepción que sufría dicha escuadrilla, habiendo sobrepasado Islas SALVAJES, y su Jefe decidió ordenar el regreso previo eyección de bombas, viraje a la izquierda rasante, post combustión y rumbo SAN JULIAN, donde Arr. ~~S/N~~ 15:14 hs.

- Relato Ten. AGUIRRE FAGET: "El 1er.Ten. ROMAN al escuchar los gritos por VHF de la Ella. PUMA a causa de avistar los Harriers, preguntó al Jefe de Ella. que pasaba. El numeral 3 el Cap. DEMIERRE contestó "vuelvanse", por ello decidimos el retorno".
"Al retornar casi tenemos un accidente, el 1er.Ten. ROMAN cuando estábamos ya en las Islas salvajes rasante y de regreso, para probar las bombas en vez de eyectarlas las lanzó para que detonaran. Me preguntó si estaba bien disatanciado (me olvidé que teníamos la KAPPA III E, que antes de los 3" explo-

bomba

126

taba) y le dije que sí que la tirara. En el momento que se abrió el paracaídas de la BRP me acordé, así que me pegué más al agua y ~~me di cuenta de~~ vi la explosión a unos 500 mts. en mi lateral, con la gran suerte de no haber sido alcanzado por ninguna esquirla. Como nunca, mirando al frente y lo más bajo que podía volar, evité un infortunado accidente por error de apreciación".

- Relato Cap. DEMIERRE: "El único que vió la PAC fue el Cap. DELLEPIANE, la Secc. LEON que escuchó la interceptación de los PUMA pidió instrucciones al Jefe de la misma para saber qué hacían y al no obtener respuesta, el Cap. DEMIERRE les ordenó regresar".

El Escuadrón Fénix

- ~~Aparte de algunos vuelos de traslado~~, Esta unidad cumplimentó las siguientes salidas operativas:

a) OF 2231 - LR 35 -FUEGO- Diversión. Trip. Cap. VELASCO / Cap. PANE. Desp. CRV 15:05 -ADP- Pto 3 (49 Grados, 50 minutos, S / 60 Grados, 45 minutos, W) FL 300. Arr. CRV 16:50.

b) OF 2232 - LR 35 -TERO- Diversión. Trip. Cap. GONZALEZ / Ten. FELICE. Desp. CRV 11:45 -ADO- Pto 3 (49 Grados, 50 minutos, S /.60 Grados, 57 minutos, W) FL 310 - Arr. 13:45.

c) OF 2236 - M-III -GATO- Diversión. Trip. ? Desp. GAL (Hora) en Pto 7 (51 Grados, 00 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W) FL 360. Arr. Confirmar si se ejecutó.

d) OF 2237 - M5 -TIZA- Trip. ?, Arm. ?, Desp. GRA (Hora Desp.) en Pto 8 (52 Grados, 30 minutos, S / 60 Grados, 00 minutos, W) FL 320. Arr. Confirmar si se ejecutó.

e) OF 2240 - TC-63 - C-130 H - Indic ?, Trip. Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN - Misión Exploración y Reconocimiento - Desp. CRV ~~07:20 ZB~~ 0720 Local - ~~Actividad~~ ?. Arr. CRV 12:20. Local

- Relato My. MALDONADO: "Despegamos de CRV 10:20 Z Arr. 15:20 Z. Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del canal San Carlos. Se trató de una misión similar al día 28 de mayo, pero primordialmente para reubicar al Uganda. Luego de habersele hecho estima de su nueva posición ~~en base al R Grados y VN valorada~~ fue localizado en S 50°29' W, en un procedimiento identico al 28 de mayo ~~a las 1270~~ y a unas 35 NM distancia radar. El contacto radar se efectuó durante el primer pasaje del cursor, visualizando claramente el eco del Uganda y de 3 Fragatas alrededor.

(Hora del meridiano de greenwich)

¿?

Coordenadas.

1er.Ten. URIONA, 2do. Pil. Ten. POZA, mecánico: C.P. Pedro BAZAN. un (1) F-27, indicativo "ROMEO 2" como avión retrasmisor en vuelo, que orbitaba a 100 millas naúticas del objetivo con nivel 100. Pista: Este-Oeste, de 700 metros, blanda, con 500 metros utilizables, márgen izquierdo (E/W) inutilizado por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200/300 metros de altura en la prolongaci'on de la cabecera Oeste. Situación Táctica: Alerta Roja por sobrevuelo de helicópteros enemigos y por la proximidad al Estrecho San Carlos. Operación: rasante hasta el objetivo, se hizo contacto con la Base con dificultad debido a la poca altura de vuelo y se aterrizó en la pista. Debido a la "Alerta Roja" se detuvo motores y debieron esperar en las instalaciones (desde las 16:30 horas hasta las 18:00 horas aproximadamente), ~~hasta el anochecer~~ para evitar el contacto con el enemigo. Se aligeró de combustible a la aeronave para poder trasladar personal de la ARA, a requerimiento del My PUGA. Siendo las 18:00 horas aproximadamente, despegaron en condiciones nocturnas, manteniendo vuelo rasante hasta Puerto Deseado, en donde se aterrizó para reabastecerse de combustible, siendo las 20:30 horas aprox. despegaron nuevamente a las 21:00 horas, aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 22:15 horas sin novedad. Personal rescatado: My PUGA (M-5), My DIAZ (M-5, herido), tres Oficiales ARA y un soldado ARA (herido). F-27 Vcom. BAROZA.

eyectado de

eyectado de

Nota: En la Base Calderón se requirió el traslado de 12 pilotos de la ARA, solo se trasladó a tres y un soldado herido, por haberse excedido el peso máximo de despegue del avión, además de ser un despegue nocturno y con una pista que no ofrecia seguridad para la operación. También se trasladaron los restos del Ten VOLPONI, quien habia caido en combate (M-5).

→ XXXXXX

~~c) Transporte Aéreo de ARA~~

→ XXXX

En esta oportunidad, el avión F 27 retrasmisor por causas que a veces suceden, no pudo realizar su tarea al no escuchar al Twin Otter. En esas circunstancias otro F 27 que se hallaba patrullando el mar hizo de retrasmisor manteniendo informado al comando sobre el progreso de la operación ~~con todo éxito~~. ~~Piloto~~

Piloto V. Com. Quellet.—

Sacar el Subrayado →

El radar fue apagado inmediatamente y se desendio violentamente en razon de haberse encendido la luz verde del IFF en forma permanente, lo que significaba que estabamos iluminados por los radares ~~secundarios y primarios~~ de alguna/s Fragata/s. El escape se realizó pegado al agua a máxima velocidad, en Zig Zag y hacia el Oeste; teniendo en cuenta la posición de la PACs de la que nos informaba Puerto Argentino con los datos de radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fue ~~en general~~ hacia el punto de espera y posteriormente a CRV, desconociendo si se llevo a cabo ataque alguno".

NOTA: Se puede comprobar en este relato cómo ya la inteligencia británica habia detectado nuestros exploradores (C-130) y preparaban seguramente su caza que fructificó posteriormente (01-jun-82) en la siguiente salida de este tipo.

4) El ataque a un portaaviones

- OF 1268 - 5 A-4C - 3 BRP -ZEUS- Hora Desp. prevista 14:30. PCRA 51 Gdos 42 minutos S - 55 Gdos 30 minutos N. Horario estimado REV 15:20 y 17:20, indicativo reabastecedores: PULQUI 1 y 2. Esta salida, planificada en estrecho contacto con ARA en GRA, fue demorada este dia, hasta el proximo 30-MAY 82. Pero los 5 A-4C desplegaron a GRA. Desp. SJU 15:31. Arr. GRA . Tripulacion: 1er Ten. VASQUEZ, 1er Ten. CASTILLO, 1er Ten. URETA, Alf. ISAAC, R Ten. PAREDI.

5) Vuelos de los KC

- OF 1410 - KC 130 - Matr. CALQUIN - Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DISTEFANIS, My. MENSI.

6) Cruces ~~al Archipielago~~

a) Refuerzos de Pucará ~~en ROF~~ a BAM MLV

- OF 1265 - 3 IA-58 - MAYO - 3 NAPALM - Cns.Amet. 1er Ten. AYERDI, Alf. HUB, Alf. LA TORRE. Desp. SCZ 12:30 Hs. Navegacion dirigida por avion Mitsubishi ampliar hasta 15 NM de Isla Gran Malvina pasaron sobre Isla Elefante y Arr. BAM MLV 15:05. ~~Anexo informe 1er Ten. AYERDI.~~

b) Rescate tripulaciones en Base CALDERON

- Of 2532 - Tarea: Rescate de pilotos eyectados en combate y personal de la ARA. Lugar: Base Aeronaval Calderón, de la Bahia Elefante Marino de la Isla de Borbón. Aviones empleados: Un (1) DHC-6 (Twin Otter), matrícula T-82, equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, indicativo "ROMEO 1" Desp. 14:05 (CRV. Tripulación* DHC-6 Cte.

(2 buques en acercamiento a BAM MLV, se estima para cañoneo naval nocturno. Arr. CRV 22:55 hs.

- TC - 66 - CAT 193 - Indic. ? Desp. ? Mismo caso que TC-65. (Cargas en Anexo).

e) Alarma y despliegue en una B.A.M. Continental

- Relato del Ten. CUELLO: " El día 29 de mayo en horas del crepúsculo, cuando ya la totalidad de los pilotos habían sido trasladados al alojamiento de la Hostería Municipal y el personal de mecánicos al alojamiento del gimnasio municipal, suena la alarma en la B.A.M. San Julian y se produce el traslado de todo el personal ~~a la B.A.M.,~~ en cualquier medio a disposición que ponen los habitantes de San Julian. A nuestro arribo nos informan que se han avistado buques en las proximidades por la cual se ordena la evacuación de los aviones. En medio de un oscurecimiento total se distribuyen las tripulaciones tanto de M-5 como las de A-4C de aquellas aeronaves que no estaban en refugios. Las condiciones meteolrológicas eran ~~bastantes~~ marginales 8/8 nubosidad baja, las frecuencias del día habían sido cambiantes y estaban ya preparadas las que se utilizarían el día 30 de mayo, razon por la cual fui designado como director de vuelo y reunir toda la información. Ubicado en la TWR juntamente con el Mayor LUPIAÑEZ (Jefe de Esc. A-4C) asistimos al despegue, fue algo digno de destacar la rapidez con que estuvieron listos los aviones mientras en una cabecera ~~la 07~~ estaban en marcha 2/3 M-5 en la otra ~~25~~ estaban 3 A-4C cuyos tripulantes eran el Cap. GARCIA, el Ten. FARIAS y el Ten. CASCO, por una falla pequeña ~~en el~~ 2 de los 3 A-4C regresaron a la zona de refugios, lo que motivó a la escuadrilla de M-5 al despegue ~~con mayor rapidez~~ cuando ya se estaba en nocturno y con techos más bajos, estos salieron con rumbo general 070 para luego virar por izquierda y dirigirse a Tandil, posterior a esto ocuparon los 3 A-4C y desapegaron desde cabecera 25 en forma individual colocando viraje por izquierda por razones orográficas y pasando casi inmediatamente a condiciones de vuelo IMC ~~para luego reunirse poco antes de llegar a Espora donde desplegaron~~. Una vez en el aire les trasmití las coordenadas de los principales puntos para que los introdujeran en el navegador OMEGA que equipa a todos los aviones ~~para realizar el despliegue~~.
El resto del personal permaneció en alerta en la B.A.M. hasta aproximadamente las 23:00 hs. en que fuimos trasladados a nuestros alojamientos por haber cesado el estado de alerta.
~~El repliegue de estos 3 aviones a la B.A.M. San Julian se produciría el 30 de mayo en horas de la tarde~~".

128

Nuestros Helicópteros en el Archipielago

- Un (1) Bell 212 - H-85 "TORDO" - 4 AMT 7,62 Ø Desp. 08:20 hs. Pto. Argentino, Arr. 10:30 hs. Pto. Argentino - Trip. Ten. LONGAR, Ten. BREA, C.P. GOMEZ y C.1ro. PALACIOS.
  Se recuperó una Patrulla del GOE que fué aislada por el avance inglés. Esta patrulla estabá a cargo del Ten. SIDDERS y 5 hombres que fueron recuperados sin novedad.
  Luego la misión decía que se debía recuperar a 2 hombres de la ROA próximos a San Carlos. El intento fue fallido ya que el H-85 se cruzó con un Wesland Comando que había dejado una Patrulla Inglésa. Uno de ellos lanzó un misil Blow Pipe que afortunadamente no impactó en el helicóptero y se autodestruyó en dirección al sol.

Un mensaje del CATOM (Cte. Agrupación MALVINAS)

805. Este día, a las 15:00 hs local el CATOM (Brig. CASTELLANOS) aprecia la situación en el siguiente mensaje:

Promotor - ~~EM~~: CTE AGRUP MALVINAS
Destinatario ~~TO~~: CTE FAS
informativo ~~INF~~: CTE EN JEFE FAA - CTE CAE

INFORMO EVOLUCION SITUACION TACTICA TEATRO MALVINAS: SITUACION TERRESTRE: EL ENEMIGO DEMOSTRO EN OPERACION SOBRE DARWIN GRAN MOVILIDAD MEDIANTE HELICOPTEROS, CONTUNDENTE POTENCIA DE FUEGO TERRESTRE Y ANTIAEREO MEDIANTE MISILES PORTATILES, COMO ASI TAMBIEN EXCELENTE ADIESTRAMIENTO Y EQUIPAMIENTO PARA EL COMBATE NOCTURNO, ACTUANDO EN PRECISA COORDINACION CON EL FUEGO NAVAL DE APOYO, EMPLEO DE LA RESERVA Y RELEVO DE LOS EFECTIVOS EMPEÑADOS EN LA LINEA PRINCIPAL.
LA FUERZA PROPIA OPUSO UNA AGUERRIDA RESISTENCIA PERO PUSO DE MANIFIESTO PROBLEMAS DE CONDUCCION Y CONTROL DE SUS PROPIOS EFECTIVOS. CARENTE DE ADECUADAS COMUNICACIONES Y SUFICIENTE ADIESTRAMIENTO, CAYERON EN LA CONFUSION Y NO PUDIERON SACAR VENTAJAS DEL APOYO DE FUEGO DE PUCARA QUE OBLIGO AL ENEMIGO A CEDER POSICIONES TEMPORARIAMENTE. EL SUPERIOR ADIESTRAMIENTO Y EQUIPAMIENTO DE LAS TROPAS DEL ENEMIGO, LA GRAN CAPACIDAD HELIMOVIL NOCTURNA Y LA ARTILLERIA NAVAL DE APOYO, RESULTARON FACTORES DESEQUILIBRANTES DURANTE LA BATALLA Y REPRESENTAN LAS MAS IMPORTANTES DIFERENCIAS CON LAS POSIBILIDADES DE LOS EFECTIVOS PROPIOS.
LA CONDUCCION DEL COMPONENTE TERRESTRE, CON UN EQUIVOCADO CONCEPTO DE EMPLEO DE LOS MEDIOS AEREOS, SOBRE VALORA LA CAPACIDAD DE ESTOS Y CONFIA EXCLUSIVAMENTE EN LOS MISMOS PARA LOGRAR EL ANIQUILAMIENTO

L'

y no logra

DEL ENEMIGO, COMPRENDER LA REDUCIDA RENTABILIDAD DEL APOYO DE FUEGO DIRECTO QUE LO TORNA INACEPTABLE POR LAS PERDIDAS SUFRIDAS EN OPORTUNIDAD DE SU EJECUCION.

SITUACION AEREA:

EL ENEMIGO CUENTA CON EL ABSOLUTO DOMINIO DEL AIRE Y HABRIA INCREMENTADO EN FORMA IMPORTANTE LA CANTIDAD DE AVIONES. ASIMISMO EXISTEN FUERTES INDICIOS DE QUE EN SAN CARLOS SE ESTARIAN ARMANDO AVIONES HARRIER QUE LUEGO VAN A INCREMENTAR LA DOTACION DEL PORTAAVIONES. ADEMAS DE LA DEFENSA AEREA REALIZAN PERMANENTE HOSTIGAMIENTO Y ATAQUES A NUESTRAS POSICIONES, HABIENDO LOGRADO LA DESTRUCCION DE IMPORTANTE NUMERO DE AVIONES PUCARA Y HELICOPTEROS, CON LO QUE HAN ANULADO NUESTRA CAPACIDAD PARA OPERACIONES HELITRANSPORTADAS DE SIGNIFICACION.

LA RENTABILIDAD DEL APOYO DIRECTO ES CADA DIA MENOR, YA QUE A LA FRAGILIDAD E INEPTITUD DEL AVION PUCARA PARA ESTE TEATRO SE SUMA LA GRAN DENSIDAD DE ARMAS ANTIAEREAS, ESPECIALMENTE MISILES PORTATILES CON QUE CUENTA EL ENEMIGO, CONSIDERACION IGUALMENTE VALIDA PARA ESAS OPERACIONES CON AVIONES DEL CONTINENTE EL TREMENDO ESFUERZO REALIZADO POR F.A. EN LA DESTRUCCION DE UNIDADES NAVALES NO HA LOGRADO AFECTAR EL DOMINIO DEL ESPACIO AEREO QUE POSEE EL ENEMIGO Y QUE LE PERMITE EL DESARROLLO DE OPERACIONES AEREAS Y HELITRANSPORTADAS CON ABSOLUTA LIBERTAD DE ACCION.

SITUACION NAVAL:

EL ENEMIGO TIENE CEDIDO EL CONTROL ABSOLUTO DEL MAR, LO QUE LE PERMITE DURANTE LAS NOCHES REFORZAR Y ABASTECER LA CABECERA DE PLAYA, HACER FUEGO NAVAL DE ABLANDAMIENTO SOBRE NUESTRAS POSICIONES O EN APOYO DE LA MANIOBRA TERRESTRE DE SUS PROPIOS EFECTIVOS, MATERIALIZAR EL EFECTIVO BLOQUEO NAVAL A ESTE PUERTO, DESTRUIR SIN OPOSICION LOS BUQUES MERCANTES QUE QUEDARON ASIGNADOS Y DISPONER DE EFICIENTE SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL AEROTACTICO QUE PONE EN GRAVE INFERIORIDAD DE CONDICIONES A NUESTRA AVIACION.

ESTA SITUACION, QUE NO SE HA LOGRADO MODIFICAR PESE A LA DESTRUCCION DE UN ELEVADO NUMERO DE UNIDADES DE SUPERFICIE MEDIANTE ATAQUES AEREOS, COLOCA AL ENEMIGO EN INMEJORABLES CONDICIONES PARA EXTENDER LA OCUPACION DE LAS ISLAS.

CONCLUSIONES:

DE LO EXPUESTO SE APRECIA QUE:

1) EN LA OPORTUNIDAD EN QUE EL ENEMIGO RESUELVA VOLVER A OPERAR SOBRE NUESTRAS POSICIONES, ENCONTRARA UNA DEFENSA CARENTE DE MOVILIDAD Y EN TERMINOS RELATIVOS DE MENOR POTENCIA DE FUEGO E INSTRUCCION, QUE SE ESTIMA SERA PREVIAMENTE ABLANDADA POR INTENSO FUEGO NAVAL Y APOYO AEREO.

2) EL ENEMIGO MANTIENE UNA NETA SUPERIORIDAD AEREA QUE NO HA LOGRADO SER QUEBRADA A PESAR DEL ESFUERZO REALIZADO POR F.A. LA CAPACIDAD DE CONTROL DE LOS

MEDIOS Y LA ALTA DENSIDAD DE ARMAS ANTIAEREAS TORNAN INACEPTABLES LAS PERDIDAS SUFRIDAS EN LOS INTENTOS EFECTUADOS POR PROPORCIONAR APOYO DE FUEGO CERCANO. 3) EL ENEMIGO MANTIENE ABSOLUTO DOMINIO DEL MAR CON TODAS LAS CONSECUENCIAS OPERATIVAS Y LOGISTICAS QUE ELLO IMPLICA, NO PREVIENDOSE UNA MODIFICACION A TAL SITUACION POR LA AUSENCIA DE MEDIOS NAVALES PROPIOS. ESTE MENSAJE ES ESTRICTAMENTE SECRETO".

~~806.~~ Con respecto a los juicios emitidos respecto a superioridad aérea en el TOM ~~deseamos aclarar que si bien entendemos la apreciación "insitu"~~ del ~~señor Comandante~~, ella obedece a la honesta conclusión que se llega desde la observación en el campo táctico operacional en que se encontraban los ~~heróicos~~ defensores de Malvinas. ~~Pero~~ Una reflexión posterior a los acontecimientos, ~~o la que se podría observar~~ desde el ambito estratégico coincidiría seguramente en afirmar que ninguno logró en Malvinas la superioridad aérea en forma neta, como Dice John F. LEHMAN (Secretario de Marina de los EE.UU.) en su informe al Subcomité de Defensa del Congreso USA, el 03 feb 1983:

de los bandos

"A pesar de los heróicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harriers, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea (control del cielo) sobre las Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos capaces de aterrizar en Stanley hasta la misma noche anterior a la rendición. ~~Sin embargo~~ y afortunadamente para los británicos la guerra se circunscribió a las horas diurnas, ~~es decir 8 de las 24 hs~~".

fueron

CAPITULO V

LOS ESFUERZOS DE LA DIGNIDAD

El Día 30 de Mayo de 1982 (DOMINGO)

(Ataque al H.M.S. INVINCIBLE)

La meteorología

~~807.~~ Ese día, una masa de aire frío cubrió la parte Sur del país e Islas Malvinas y generó tiempo bueno, cielos poco nubosos, visibilidad superior a 20 kms. y vientos ~~del sector O con intensidad de 15 Kt~~. ~~La meteorología~~ se presentaba, pues, apta para las operaciones aéreas.

El enemigo

~~808.~~ El triunfo táctico ~~enemigo en DWN,~~ en la batalla terrestre, daba sin dudas un gran aliciente moral a todas las fuerzas enemigas en el TOAS; esta misma causa producía una reacción opuesta en nuestras ~~propias fuerzas~~. Esta situación era explotada por la conducción militar enemiga que redoblaba sus esfuerzos para consolidar sus posiciones ~~terrestres~~, al tiempo que aumentaba su agresión (especialmente nocturna), a ~~los defensores de~~ Pto. Argentino y sus alrededores (en particular la BAM MLV). Así ese día, el enemigo accionó de la siguiente forma:

- 00:56/05:00 Hs. Dos o tres buques cañonearon la zona de Pto. Argentino. En la BAM MLV ~~(Centro del ataque)~~ fueron heridos 8 Suboficiales de FAA. En total, ese día, la BAM recibió 200 disparos aproximadamente y explotaron 27 bombas aéreas.

- 03:45 y 04:30 Hs. Una fragata, desde el Estrecho de San Carlos cañoneó ~~nuestras~~ posiciones (EA) en Bahía Fox.

- Ataques aéreos sobre BAM MLV a las 09:30/10:30/12:25 y 14:30 Hs. Bombardeo ~~en Labs~~ y cañoneo a gran altura. Molestos pero sin daños.

- 10:45 Hs. dos GR 3 atacaron helicópteros en tierra en Monte Kent y sobre Península de Fresynet sorprendiendo un helicóptero PUMA de GN que derribaron muriendo seis trip. y un herido (~~lista Anexo~~).

- 13:00 Hs. un GR 3 (XZ-972 - Piloto ~~Sqn Ldr~~ (RAF) Jerry POOK en XZ 963) fue averiado por la 1ra. Ba, - 35 mm. del GADA 601 en Mt. WALL. Impacto de cañón. Pérdida de combustible. El GR 3 voló hasta 30 NM del Hermes, donde agotó combustible. Piloto se eyectó y fue rescatado (antes de 10 minutos). Anexo (AWSA 167/8) por Sea King 571 del 826.

- ~~Pero~~ A ésta altura del día, aprox. 14:00 Hs. se notó una sorpresiva inmovilidad (~~congelamiento-stand-still~~) en el accionar ~~aeronaval~~ del enemigo. Veremos a qué se debió; y regresemos a las actividades de la FAS.

La FAS el 30 MAY 82 -EL ATAQUE AL HMS INVINCIBLE- ~~(Anexo PIV-V-2)~~

~~809.~~ Como hemos visto la caída de ~~D-GG~~ -el 29 de mayo- provocó serias consecuencias (morales y materiales) a la FAS.

~~810.~~ El enemigo había completado su primer desembarco en la cabecera de playa; había consolidado y fortificado la misma y sus fuerzas terrestres habían logrado avanzar y mostrar sus primeros resultados, ~~en D-GG~~.
La Task Force solo debía ahora poner en tierra la última Brigada de Infantería 5 del Gen T. WILSON, que ya estaba en la zona TRALA. ~~Y en sus proximidades (51.30 S / 55.30 W) practicamente estacionado, se encontraba el Carrier Battle Group (CBG) del Alte WOODWARD (como vimos, "esperando la condecoración de la Estrella de Burma")~~. Sabían que nos habían derrotado ~~en D-GG~~, pero respetaban a la Fuerza Aérea. Solo acercaban sus buques de noche, de traslado de tropas a San Carlos y sus cañoneos navales que, siempre de noche, incursionaban -ahora- en el Estrecho San Carlos- el 30-may cañonearon Bahía Fox y -como siempre- Puerto Argentino -zona BAM Malvinas-. Su Fleet Air Arm -con algunos GR3 de la RAF- atacaban a toda hora objetivos terrestres: BAM MLV en toss bombing, helicópteros en Monte Kent y Fresignet (este día derribaron un Puma de Gendarmería Nacional ~~-con el chofer-~~). Pero también este día ~~nuestro~~ GADA 601 averió (~~13:00 hs~~) un GR3 (el XZ 972) que no alcanzó el ~~PAL~~, y su piloto fue rescatado por un Sea King del 826.

~~811.~~ Por su parte la FAS cada día tenía menos blancos (aunque también menos aviones). Los objetivos terrestres en la Isla Soledad eran cada vez más difíciles de ubicar. En la zona ocupada por el enemigo -especialmente San Carlos- aparte de la eficiente artillería antiaérea (Rapier, Blow Pipe, etc) que habían montado los británicos, ahora tenían más de mil prisioneros Argentinos que podían ser alcanzados por nuestros bombardeos de área (imprecisos) que habíamos ensayado -días antes- con ~~nuestros~~ MK-62 y cazabombarderos. En las avenidas de avance enemigas (San Carlos - Monte Kent y Darwin - Fitz Roy) el enemigo terrestre no ofrecía blancos rentables, ni ubicables.

~~812.~~ Los objetivos navales -como vimos- solo se aproximaban de noche y de día, se alejaban a la zona TRALA.

~~813.~~ Nuestra aviación naval, CANA, en Río Grande, poseía aún un último misil (AMM39) Exocet que debía disparar contra un blanco rentable, asegurándose su mayor éxito.

El Centro de Operaciones Electrónicas de la Fuerza Aérea Argentina

814. Por iniciativa de un Laboratorio Científico que patrocinaba la F.A.A. -INDEBIO- (cuyos hombres -dada su condición científica- estaban vinculados con otros centros internacionales en todo el planeta junto a otra condición que los caracterizaba su amor a la Patria), la F.A.A. montó, a partir del 02 de abril de 1982 un Centro de Información computarizado que intentaría -con cabecera en Bs.As. -Capital Federal- , llevar la situación de los móviles que ingresaran al TOAS-. Se lo llamó COE (Centro de Operaciones Electrónicas) aunque algunos le dicen CEO (Centro Electrónico de Operaciones).

815. El COE estaba enlazado -satelitalmente y HF- con 36 otras estaciones diseminadas en todo el planeta, siguiendo las trayectorias (terrestres) de los satelites que, en esa epoca, observaban nuestro TOAS y en especial el archipielago de Malvinas y sus aguas adyacentes.
Dicha trayectoria (ver FIG XX diagrama 2 -pag 194 Malvinas -PORTELA- AZ editora) arrancaba (para explicarlo de alguna manera) en nuestras en Islas Malvinas y dirigiéndose hacia el NE, pasaba por Africa meridional, el Medio Oriente, Rusia y bajaba por Japón, cruzando el Pacífico hacia el SE, y entrando por Tierra del Fuego, seguía rumbo a Malvinas-. En la práctica estos satelites, lanzados por URSS, filmaban nuestro archipielago a su paso por su vertical y en su viaje por Africa, transmitian, en adelanto -a Rusia- los resultados de su observación. Y cuando sobrevolaban BALCONUR (Cosmodromo Sovietico) arrojaban el rollito fotográfico. Es decir que su "vuelo útil" para nosotros (cuando transmitian su información a Rusia) estaba en el trayecto Malvinas - Africa - Medio Oriente. En ese tramo se ubicaban la mayoría de las estaciones del inolvidable COE. Hombres de todas las razas y de distintas regiones del globo que -talvez por alguna INSPIRACIÓN conspiración celestial- ayudaban a Argentina, al tiempo que demostraban, a la humanidad, el nuevo "tempo" global que la ciencia y la tecnología ofrecian a todo el planeta, no por dinero... sino por principios morales. La información que obtenian era sustraida electronicamente de dichos satelites Rusos. tomando "prestada" la

816. Y aqui, en la Capital Federal de los Argentinos, al borde de la calle Callao un grupo de idealistas incurables, "veían" -mediante "computers" e imaginación lo que pasaba en nuestro El Atlántico Sur-. Y eso lo se transmitían al CAE y desde allí a la FAS. Pero cuando esta información llegaba a Comodoro Rivadavia, sede del Comando de la genial y valiente FAS, y más aún, sufría el proceso de compatibilización con la otra información -propia más "creíble"- de nuestros aviones de EyR (B-707/C-130/L-35A/CIC MLV/etc, etc), aparecia tardía y se diluía en el subconciente de aquel azorado EMFAS.

817. En el COE había representantes de nuestro EA y también de ARA que comunicaban a sus Fuerzas, lo que veían en esta sala de situación electrónica de Bs.As. Por lo tanto, es muy posible que -esta información- haya influido en ese otro EM del CANA -en Río Grande-, quien, empeñado en localizar algún "blanco rentable" británico, sumaba todos los datos que le llegaban de distintas fuentes.

~~818.~~ El hecho es que el HMS INVINCIBLE estaba siendo visto - desde Argentina, desde el 27-may, girando, en una especie de circuito hipodromo en una zona con centro aproximado en 52.00 S / 55. W (a 100 NM al Este de Puerto Argentino).

La decisión aeronaval

~~819.~~ Asi fue que para el 28 de mayo, el CANA habia tomado la decisión de atacar al HMS INVINCIBLE. Pero para ello su sistema SUE/EXOCET necesitaria de un reabastecemiento en vuelo (REV) de ~~nuestros~~ KC-130. ~~Por esta razón fue que~~, esa noche, se enteró la FAS de esta decisión del CANA -por intermedio de un miembro del CEOPECON (VAlte LOMBARDO)-. La FAS solicitó -dadas las circunstancias (terminales) que se vivian- intervenir ella tambien en esta operación con la participación de una escuadrilla de sus cazabombarderos, que aumentara el poder de fuego en dicho objetivo naval.

~~820.~~ Pese a la reticencia naval -que arguia la "indiscreción" de la Fuerza aérea en estas operaciones- se consiguió participar ~~por esta vez~~. ~~Asi, luego de grandes análisis~~, se decidió que los aviones participantes de la FAS debian pertenecer al sistema A-4C (capacidad REV y autonomia de ~~L.Ox.~~ oxígeno) y se dió la orden a dicho Escuadrón, asentado en SJU. Su Jefe viajó de inmediato a CRV y allí se impuso de la planificación ~~FAS~~ y se emitió la orden fragmentaria: ~~1268 que decia:~~ "OF 1268 -5 A-4C- -ZEUS "B"- C/2 REV - 3BR- -GRA- Ataque ~~PAL~~ posicionamiento (51 Grados, 38 S / 53 Grados, 38 W) -GRA-". ~~A su regreso a SJU -y~~ Dada la extrema complejidad y peligrosidad de esta operación- el jefe del Escuadrón A-4C solicitó voluntarios entre sus subalternos y asi se presentaron dos jefes de escuadrillas (el 1er.Ten. VAZQUEZ y 1er.Ten. URETA) y a estos s les autorizó a designar a sus respectivos numerales (recayendo en el 1er.Ten. CASTILLO, Ten. PAREDI y Alf. ISAAC) uno de ellos actuaria como reserva.

~~821.~~ El 29-mayo en la mañana, los 5 halcones desplegaron a GRA llegando al mdiodia. Pero, problemas con los KC-130 hicieron que la salida ~~-conjunta-~~ se demorara hasta el dia siguiente- los halcones aprovecharon la demora para cambiar dos Skyhawk que tenian algunas fallas y estuvieron listos para el dia de "la operación aéreas más ~~grande de la historia~~ importante hasta ahora planificada!".

La operación INVENCIBLE

~~822.~~ Esta operación aérea fué protagonizada por:

- 2 SUE de CANA (C/C A. FRANCISCO / T/N L. COLLAVINO).

- 2 KC-130 de FAA (Com. LITRENTA / Vcom. NOE).

- 5 A-4C de FAA (ya nombrados).

Consistia en una ruta que partiendo de GRA (SUE/A-4C) y GAL (KC-130) se dirigirian ~~al~~ a 55 Grados, 50' S / 58 Grados W (ver

mapa) y allí se encontrarian con los KC-130. En este punto ~~nivel~~ comenzaria el reabastecimiento, ~~con rumbo 60 Grados hasta 55. S / 53. 30 W, y mismo nivel~~. ~~En este tramo~~, cada sistema reabastecería dos veces para salir con la máxima carga de combustible posible. A partir de allí -con rumbo 330/350- descenderian al razante (100 pies) (los SUE al frente y 2 A-4C a cada lado) para aproximarse (420 kt de velocidad) al objetivo naval (distante ahora a unas 100 millas de allí). En este tramo los SUE deberían localizar -en su radar de abordo- el objetivo y lanzar (25 kms antes) el último Exocet ~~Argentino aportado por uno de ellos~~ y regresar- sin REV a GRA. Los A-4C acelerando al máximo se "montarian" al misil (inteligente) y llegarian al ~~PAL~~ 50 segundos después de su impacto para lanzar -cada uno- sus 3 bombas BRP de 250 kgs y reforzar así el efecto destructivo del misil (que no había sido concebido para hundir sino solo averiar, a un buque de más de 18.000 Ton como era éste).

La ejecución

823. A las 11:25 despegaron desde GAL los KC-130 (RANQUEL) y se dirigieron a su punto de reabastecimiento (PCRA) en 55° 30'S / 58° W. A las 12:43 despegaban -de GRA- ~~los gloriosos aviadores argentinos en sus~~ 2 SUE (ALA) y 5 Skyhawk (ZEUS), uno de estos (PAREDI) de reserva, se volvería luego del REV al no producirse novedades. (los 5 halcones, antes de despegar rezaron un avemaría, en la cabecera).

824. La operación estaba penalizada por una serie de condiciones que deberian cumplirse inexorablemente. Y todas ellas se cumplieron a la perfección. ~~Asi que~~ una vez disparado el Exocet los 4 A-4C -URETA e ISAAC a la derecha y CASTILLO y VASQUEZ a la izquierda se lanzaron, convergiendo casi en linea, sobre la estela del misil.

En la inmensidad del Atlántico Sur reeditaban a nuestros gauchos pampeanos y sus "nazarenas", mostrando nuevamente al mundo que seguiamos siendo argentinos, aquellos argentinos del honor, del coraje, de la destreza, de la elegancia, de la sencillez... Bien dijo el Español CARRASCAL (ABC de Madrid): "no se si el sacrificio de estos pilotos devolvera las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, talvez mas importante... Se que cuando, en adelante, se imagine uno al argentino ya no pensará en el gaucho típico, en el engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivian, privilegio hoy al alcance de muy pocos. Es lugar común decir que argentina ha sido bendecida por todos los dones del cielo y de la tierra; pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores".

825. Y alla iban los 4 halcones, rozando las olas, castigando a sus "fletes" alados -200 kms al Este de Malvinas -, en busca del Invencible.

826. Lo primero que vieron fue una columna de humo en el horizonte. El noble Exocet ~~-cual path finder-~~ señalaba el blanco, aunque había puesto en funcionamiento (desde que el SUE apuntó)

132

todo el sistema defensivo (misilistico y artillero) del porta-viones y su escolta cercana, que ya comenzaban a "adquirir" en sus miras eletrónicas a nuestros ~~heroes~~ aviones

827. Cuando ya todos tenían nitidamente al HMS INVINCIBLE en sus miras, un misil antiaéreo (posiblemente un Sea Dart ~~del PAL~~) impactó en el avión del jefe de escuadrilla -1er.Ten. VAZQUEZ- el cual se partió en dos y se estrelló en el mar. ~~Ya,~~ A cinco segundos antes del lanzamiento, la artillería del buque impactó en el numeral dos (1er.Ten. CASTILLO) cuyo avión explotó ~~y~~ su motor cayó sobre la cubierta ~~del PAL~~ y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones por donde entró e incendió su interior.

828. Los dos halcones restantes estaban tambien alcanzando el objetivo; siguieron impavidos -a pesar de haber visto de reojo estallar a sus compañeros- apuntandole al portaviones, el cual ya se cubría de humo generalizado. Ambos halcones lanzaron sus bombas sobre la cubierta y URETA que pasó primero, cree haber impactado enla isla (superestructura) del buque. Ambos escaparon indemnes y se alejaron con distintos rumbos, haciendo locas maniobras evasivas. Ambos, al serenarse, echaron un último vista-zo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

829. ~~Pero~~ se perdieron de vista, entre ellos ~~dos,~~ pero siguieron razante (era otro momento crítico de ser interceptados por alguna PAC) en rumbo 230/240, hacia el punto (55. S / 59. W) en que, a FL 200, deberian reunirse con los reabastecedores, si todo mar-chaba bien... y marchó bien, ~~"no al cuete" se habían encomendado a nuestra Madre celestial~~. Primero se avistaron entre ellos -se acabó la sensación de soledad que sentian- y luego, en el punto exacto, sobre ese infinito espacio aeromarítimo, estaban los dos KC-130, "rondando" ~~como ballenas esperando a sus cachorros. En-chufaron y mamaron~~. Allí comprobaron que aquello que vieron de reojo era cierto. Dos gloriosos -inolvidables- cazadores habían quedado de guardia en 51°. 30' S / 53°. 30' W, gritando al mundo -y a sus compatriotas- "no olviden nunca, que hasta aquí llega nuestro mar Argentino !!".

~~Recordemos: se llaman~~

~~- Cap. (pm) José Daniel VAZQUEZ~~

~~- Cap. (pm) Omar Jesús CASTILLO~~

830. URETA e ISAAC, reabastecieron y se lanzaron ahora rumbo a casa, la BAM GRA, en la última pierna (de unos 700 km) de esta prodigiosa operación y ~~"entraron en final"~~ aterrizaron a las 16:20. Para ellos la operación había durado casi cuatro horas !. Los ALA habían aterrizado una hora antes y los RANQUEL volaban -orgullo-sos- a Río Gallegos. Finalizaba así la operación aérea más ~~per-fecta~~, imaginativa y audaz que se haya realizado... ~~(a lo menos por ahora !)~~. en este conflicto.

Reflexión

831. Siempre que los especialistas e historiadores analizamos esta operación y talvez por lo impactante de su ejecución, nos quedamos muy satisfechos y solo atinamos a elucubrar si el buque

atacado era el Invincible o si -como dice Inglaterra- se trataba de otro navío, etc. No creemos que sea necesario gastar más tinta para rebatir esta engañifa del enemigo: tenemos -gracias a Dios- nuestros testigos sobrevivientes y nadie nos convencerá jamás de que no era el Invincible, lo que atacamos aquel 30 de mayo de 1982.

832. La reflexión que deseamos provocar -en los especialistas a los que van dirigidos estos apuntes- es: cómo nuestro comando consiguió ubicar a dicho buque, en tiempo y espacio para poder atacarlo en el momento y la posición justa -cuando en su recorrido se alejaba de su escolta y de sus medios de engaño (decoy) que ya lo habían salvado antes, de un Exocet similar lanzado -el 25 de mayo- contra él ?, por qué cuando el C/C FRANCISCO intentó iluminar el portaviones (en la 3ra. vez) lo consiguió con exactitud y allí estaba, en el punto justo de su recorrido... en esa inmensidad ?.

833. Creemos que eso se llama simplemente C4I y en aquella oportunidad los únicos que entendían ese concepto estaban en el COE . Talvez debiéramos estudiar más profundamente esta experiencia (que no sólo tiene Argentina) que nos puede ayudar a crecer en el futuro. Porque si algo disminuyó nuestra capacidad operativa en esta guerra, fue -como hemos dicho-, la inexistencia de C4I, excepto cuando atacamos al Invincible -el 30 de mayo de 1982.

De un diario de guerra

1) Se lee en el diario de guerra de la 3a Batería, del Gpo 1 Art.Ae-FAA-, instalada en el Aeródromo de la BAM MLV:

"30/05/82.....................
"DOMINGO......................
"14:00 última patriada, pegarle al INVINCIBLE".

2) Se lee en el Diario de Guerra del CTCAS:

....
....
15:40 Se aprecia movimiento inusual de helicópteros (ingleses sobre Malvinas que se dirigen al E, sobre el mar) posiblemente provocado por traslado de personal entre unidades en operaciones de salvamento y rescate de unidad averiada."

Exploración y Reconocimiento en C-130

- OF 2240/4-POLO-IFF6040-1 C-130 Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, Vcom. VALDECANTOS. Desp. CRV 07:20 y Arr. CRV 12:20 (~~Anexo PIV-V-1~~)

Puente Aéreo:

~~834.~~ Ese día estaban previstos tres cruces.

133

- TC-63 Vuelo 25 ACUARIO.
- TC-65 Vuelo 26 PATO.
- TC-66 Vuelo 27 ARIES.

NOTA: Indicativos ACUARIO - PATO - ARIES. Estos tres vuelos debieron regresar por TAC. Los dos primeros (TC-63 y 65) volvieron a despegar de CRV, pero nuevamente debieron regresar por TAC, Las razones tácticas fueron ~~la coincidencia de vuelos con~~ la presencia de buques del Eno en bombardeo sobre BAM MLV.

- Relato My. PALAZZI: "Al TC-65 "PATO" (Trip. My. PALAZZI), se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, estando a una hora del aterrizaje, y luego orbitar para una tarea de diversión en los 49 Grados S 62 Grados W durante una hora. Voló en total 05:00 hs.
  Volvió a despegar con destino MLV en la madrugada del 31 de mayo y lateral ADO se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, volando 01:10 hs.

Los MK-62

835. A las 21:45/54 Arr a GAL 2 MK 62 TESON 1 y 2 y a las 22:55/9 otros 2 MK-62. En previsión para ataques nocturnos a los OM en cabecera de playa y zona ocupada por ENO.

COMUNICACION

- Dice diario de guerra del Estado Mayor Conjunto:

  "Embajada de BRASIL en Bs.As. recibió a las 23:30 un mensaje del FOREING OFFICE, en el que informa en recientes maniobras militares fueron hechos prisioneros unos 1.400 soldados argentinos (NT en realidad eran 1.083) quienes seran repartidos entre el buque auxiliar "SIR PERCIVAL" y en una instalación conocida como "THE OLD REFRIGERATOR PLANT" en la AJAX Bay. Confirman también que la cifra de heridos es de 120 que serán llevados a un buque hospital que saldrá lo antes posible de la zona de operaciones".

En MALVINAS

836. A las 21:45 el ENO comenzó el cañoneo naval sobre la península de San Luis. Situación que se mantendría con intervalos de calma, hasta las 05:00 del día siguiente.

837. A las 22:30 un Puesto de Observador del Aire (POA) que se encontraba ubicado en NORTH LEOLOUT, informó que recibía fuego naval, reglado por un helicóptero. Sin daños.

838. Los aviones Harrier GR 3 de la RAF, comenzaron a operar desde tierra firme, en Pto San Carlos.

839. Regresa a Grande (desde BAM MLV) la Ella aeronaval de ataque ~~en el 0766/4A-115~~ dejándose librados a su suerte los 3 aermacchi restantes. (FAW pág. 32).

Nuestros Helicópteros Malvinenses

- Un (1) Bell 212 - H-85 - Trip. Ten. VERGARA y Ten. SANCHEZ, despegando desde Puerto Argentino efectúa la recuperación de 1 Oficial (Alf. DAGUERO) y 2 Soldados pertenecientes a un Puesto de la ROA que se encontraban aislados por los enemigos en proximidades de Prado del Ganso.

134

EL DIA 31 DE MAYO DE 1982 LUNES

La situación enemiga (14) W

1) ~~El enemigo terrestre~~. Consolidada la captura de DWN ~~Y GG~~, las FFTT enemigas continuaron su avance hacia el Este, por dos avenidas:

a) Dirección Monte Kent.

b) Dirección Fitz Roy.

- En ambos casos principalmente a pie, siendo acompañado el sostén logístico por medio de helitransporte.

2) ~~El enemigo aeronaval~~. Mantuvo presión con su grupo de Batalla, (mediante ataques aéreos y cañoneo naval nocturno), principalmente sobre la BAM MLV y sus alrededores. Algunos de sus GR 3 comenzaron a operar de la pista terrestre en S.Carlos.

3) ~~El enemigo aéreo estratégico~~: Desde la Isla Ascención, mediante el sistema Vulcán/Shrike, atacó nuestros radares en el archipiélago. con misil

2 ESP

La situación propia

1) En el TOM: nuestras FFTT continuaron sus incursiones por medio de unidades especiales, en la retaguardia enemiga, al tiempo que consolidaron las posiciones defensivas en el area de Pto.Argentino.

- El sistema de defensa aérea continuó su ~~heroica~~ lucha antiaérea ~~del área focal~~ en Pto.Argentino, con su acostumbrada eficacia. Derribaron dos aviones Harrier y evitaron la destrucción de radares ante el ataque de los Vulcán.

2) EL CEOPECON: ~~Entre otros puntos~~ acordó incrementar el abastecimiento aéreo a las Islas con medios de FAA Y ARA y se coordinaron los probables OM terrestres para el bombardeo aéreo.

Las principales acciones en el Archipiélago

- 04:30/05:40. En este período se hicieron vuelos de PAC ~~en la zona INO~~, un bombardeo sobre ~~altura~~ BAM MLV, ~~etc~~; ~~Como ataques de diversión de~~ la operación Vulcán ~~que~~ se ejecutó a las 05:48 con el lanzamiento de los misiles antiradar Shrike. ~~que pese~~ Gracias a su retirada del aire (a raiz de la magistral apreciación de su operador. lerTen. FABER, de la inminencia del ataque) el radar de FAA sufre averías menores ~~(guía de ondas - bocina)~~.

Dice el diario de guerra del Escuadrón VYCA-MLV:

"05:45 Atacan al radar, avión Harrier (en realidad era un VULCAN) lanza dos misiles MK 21 al radar, los mismos hacen impacto, uno a 15 metros de la antena y otro entre las casas de soldados y el Personal Militar y a 10/15 mts. de la OPS. consecuencias: Radar fuera de Servicio, bocinas perforadas por esquirlas, cable de señal seccionado entre la cabina técnica y la OPS, batán de combustible perforado por esquirlas. Dormitorio del personal de tropa destruido. Casa Nro 3 del Personal Militar deteriorada. Personal S/N. Personal en la OPS 1er Ten. FABER, Alf. MERCAU, C.P. BARRIOS, C.P. ROSSET, C.1. ULRICH, C.1. EGAÑAS."

"Dice el libro FAW de la RN: "La misión "Black Buck 5" fue lanzada a medianoche del 30-MAY. usando el avión XM 597 (Trip. Sgdn Ldr. Mc Dougall (piloto) Alf. C.Lackman (Co-piloto) Flt.lt.Castle (Navegador-radar) y tres tripulantes más, siendo su OM el radar ~~AN/TPS-43 F (Westinghouse)~~ de Pto.Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcán descendió a 300 ft alrededor de 200 millas antes de Malvinas ~~y~~, a 20 millas antes ascendió a 16.000 ft para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la TF. Cuando el Vulcán ascendió para poder enganchar en su RWR las transmisiones ~~del radar AN/TPS-43F~~, éstas rápidamente desaparecieron, pués los argentinos pareciera que apagaron el radar."

"El personal del Grupo 2 VYCA en efecto estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo que en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcán se pusiera a tiro de la Artillería. Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sgdn Ldr Mc Dougall pudiera detectar de vuelta las señales. Ambos misiles fuerón lanzados aproximadamente a las 5:45 del 31-MAY y el radar cesó las transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo. El primero impactó 10/15 yardas de la antena del radar causando menores daños y el segundo cayó a una distancia más lejos. La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero 24 horas más tarde estaba operacional".

"12:03 hs. 4/5 aviones Harrier GR 3 atacaron BAM MLV en vuelo rasante. Un avión fue aparentemente averiado por una pieza de 35 mm. y no llegó al ~~PAL~~ buque".

"14:30 hs. Nuevo bombardeo. Ahora en altura sobre el Aeródromo. Dos bombas estallaron cerca de CORTLEY HILL y otras dos ~~BI-1755~~ al norte de cabecera 26.

135

Allí también ~~se~~ estimó un impacto de Roland sobre un avión que había alcanzado el ~~RAE~~ (Hermes) pero con serias averías.

NOTA: Referente a estos dos ataques ~~p.ms~~, dice el libro de la RN (FAW):

- "Con sólo tres GR 3 ahora disponibles, el 1 (F) Sgdn (de la RAF, a bordo del Hermes) sufriría un nuevo revés este 31-may, que lo dejaría (para la noche) con una sola máquina en servicio (XZ 989). Se intentó otro ataque sobre el aeropuerto de Puerto Stanley (BAM MLV) durante la mañana por parte de Tony HARPER (XV 789 armado con LGB (Bomba láser guiada), Peter HARRIS (XZ 989, bombas) y John ROCHFORT (XZ 997, cohetes) pero, nuevamente no se disponía de OCAA (Oficial de control Aéreo adelantado) (NR: Tres GR 3 y tripulación RAF). A las 11:30 se recibió una nueva información de que había Super Etendard en la pista de BAM MLV por lo tanto se montó urgentemente una operación. Peter SQUIRRE (XV 789) y Mark HARE (XZ 997). (NT: 2do. empleo de los GR 3 - RAF) decolaron a 11:52 para un ataque (COH) contra estos OOMM y dos Sea Harriers (RN) del Escuadrón 800 (XZ 496 y XZ 500) armados con bombas LABS, que proveerían apoyo. Los dos GR 3 fueron recobrados cerca de una hora más tarde pero averiados, que los dejó F/S por los próximos días (al 789 se le cambió motor). Peter HARRIS decoló ahora en el único disponible GR 3 a las 13:47 hs. para un ataque al área de Monte USBORNE, acompañado por tres Sea Harriers del Escdn 800 (RN) (el XZ 455 y XZ 460 con bombas y el ZA 191 con LGB). (NT. Nótese una ella cuyo jefe es RAF y los numerales RN) Era un nuevo intento de utilizar el iluminador laser (GR3) y las bombas (laser guiadas) en el Sea Harrier (RN). Sin embargo el OM planeado estaba demasiado próximo a las tropas británicas, por lo tanto se eligió otro, próximo a Port Stanley".
- Relato del My. OLIVA: "Los ingleses imitaron nuestro sistema de diversión, a esta altura de la guerra y lo utilizaron en varias oportunidades; en una de ellas, ~~estando de turno en Operaciones~~, también aprecié que se avecinaba un ataque rasante mientras había otras PACs en altura y ordene la Alerta Roja, con todo acierto, porque el ataque se produjo y no tuvimos daños ni bajas al estar todos en sus puestos de combate, protegidos y la A.Aé. ejecutando la defensa".

LA FAS

~~840.~~ El Comando FAS tenía este día los siguientes objetivos

a lograr:

1) Ataque a objetivos terrestres: ~~Si bien sin precisión, pues~~ Pero no se tenía información precisa de la localización y característica de estos objetivos mnateriales, su ejecución tendía principalmente a elevar la moral de la propia tropa.

2) Detección - ubicación de la pista: Para GR 3 que se presumía ya operaba en las inmediaciones de Pto. S. Carlos. Para ello se enviarían aviones M-III, como señuelos que provocarían y detectarían los puntos de despegue de los interceptores enemigos.

3) Abastecimiento aéreo a Pto. Argentino: Y rescate de heridos y personal al continente. Mediante el Puente Aéreo. ~~Tarea que, este día, también cumplió ARA (ver párrafo)~~.

~~8~~41. Así se ejecutaron las siguientes salidas (~~Anexo PIV-V-3~~):

1) Bombarderos MK 62

a) OF 1269 - 2 MK 62 -CHARRUA- 4 MK 17.

b) OF 1270 - 2 MK 62 -ODIN- 4 MK 17.

Tripulaciones:

CHARRUA: Cap. PASTRAN - Cap. CASADO - 1er.Ten. SPROVIERO - 1er.Ten. MORENO.

ODIN: Cap. BREDESTON - Cap. SISCO - 1er.Ten. MAUAD - 1er.Ten. ACOSTA.

- Estas secciones depegaron desde BAM GAL a 04:10 y 04:14 respectivamente e iniciaron la navegación al objetivo: Pto. S. Carlos. Antes de iniciar el descenso regresó el CHARRUA 2 por haber perdido al guía (Recordar que salía de noche y con las luces apagadas). El CHARRUA 1 siguió al OM, observó un buque a la entrada del brazo S. Carlos y luces en el Puerto. Efectuó el lanzamiento (600 ft y 400 kt) y escapó por la derecha, retornando a GAL donde Arr. 06:23 hs.
La sección ODIN llegó a su OM y efectuó el lanzamiento normalmente, escape y regreso a GAL donde arribaron a 06:29.
Ambas secciones encontraron ~~5 de SC y NS con~~ lluvias fuertes, en la zona del blanco.

- Daños en carpas de helicópteros. (Libro FAW) Dice:

"A las 02:30 del 31-may, una carpa de la "Base Aguila" fue demolida y una central telefónica dañada durante un bombardeo de Camberras (del Gpo. 2) Ninguno de los Sea Kings fue dañado cuando las 4 bombas

136

explotaron. Infortunadamente el Lt Cdr RC HARDEN (Jefe técnico) sufrió heridas faciales como resulta- do del ataque y se lo debió recuperar a Bahía AJAX y de allí al "Uganda" para ser tratado".

2) Interceptores M-III (en función de cobertura y diversión)

a) OF 1271 - 2 M-III -PITON- 2 MATRA / 530. Trip. Cap. BALLESTEROS, Cap. ARNAU, Desp. GAL 06:10 hs. Su objetivo era detectar en combinación con el Radar Rr MLV, los puntos o áreas de posible estacionamiento terrestre (pista) de los GR 3. Pero al encontrarse ~~(y confirmarse por las salidas anteriores)~~ el Rr MLV (~~CATA~~ Radar) fuera de servicio, debido al ataque de las 05:40. (Vulcan/Shrike) esta salida fue ordenada regresar ~~apenas en el aire~~. Arr. GAL 06:15.

b) OF 1272 - 2 M-III -FLECHA- 2 MATRA 550. Misma trip. de OF 1271. Desp. GAL 16:19, llegó con idéntica intención al TOM alrrededor de 17:10 hs., FL 280 pero no puede enlazar con Radar MLV ~~(se encontraba F/S)~~, ~~a pesar de estar, este radar, apercibido~~. Regresaron S/N a GAL 17:52.

3) Exploración y Reconocimiento

a) OF 2246 - 1 C-130 - TC-63 -SOLO- Trip. (Vcom. DOMIN- GUEZ, My. BERNARDI) a Pto. R 50 Grados, 00 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W, etc. (Anexo OF), Desp. CRV 07:00 (ampliar informe) Arr. CRV 15:30. No se lee ver (5-Pág 347)

Buscar

b) OF 2250 - LR 35 -TORO- Trip. Cap. GONZALEZ, Ten. FELICE, a zona "R". Desp. GRA 12:50. Arr. GRA 15:30 Ampliar.

c) OF 2251 - LR 35 -PELO- Trip. Cap. VELAZCO, Cap. PANE, a zona "V". Desp. GRA 13:35. Arr. ?.

d) OF 132 - 1 TS-60 -PLATINO- Trip. ?. Desp. SCZ 09:30. Arr. SCZ 12:00 S/N.

e) OF 133 - 1 TS 60 -PLATINO- Trip. ?. Desp. SCZ 15:00. Arr. SCZ 18:00 S/N.

4) Transporte Aéreo

a) TC 64 - C-130 -PATO- Puente Aéreo - Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, S.M. (R) GILIBERTO, S.M. (R) AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA. Desp. CRV 16:20, Arr. MLV 19:00. Desp. MLV 19:50. Arr. CRV 23:0. Traslado elementos para Ea, ARA y FAA (Anexo manifiesto - vuelo 28).

b) ARA - F-28 - LV MAL - Desp. GRA 17:59. Arr. MLV 19:20. Desp. MLV 19:45.

Planilla de vuelo?

arriba CRV: 23:15

Sale CRV: 16.45

c) Ojo. Hay un C-130 -TRONCO- que Arr. MLV 20:10 y Desp. MLV 20:35. Ampliar todos los detalles. TC-63 - Vcom. DOMINGUEZ Jorge - My Bernardi - Videla, W. - Lozano, R. - H. Dmeller, J. (SA.) González, H. - Burgo, Marco, Clomau, J. (Malvinas, DEH)

5) ~~E y R con C-130~~

- Ese día se había previsto la OF 2246 - 1 C-130 - SOLO- que debía Desp. 06:30 desde CRV y dirigirse a PA (Anexo con OF y mapa) V-B-R y regresando a CRV para efectuar interrogación radar y lograr alguna PSN de buques enemigos en el TOAS. Pero esta salida estaba condicionada a que CIC MLV E/S. Dado el ataque al radar a 05:45 se concelò esta misión.

6) El Escuadrón Helicópteros de Malvinas

- 1 CH-47 Trip. My. POSSE / ler.Ten. BELTRAME / S.Aux. CAPRA / S.Aux. RUIZ / S.A. CANTON / C.lro. LAVORATO / C.P. HERRERA / C.lro. VILLARREAL - Desp. MLV 11:00 hs para transporte y reubicación de pieza de AA afectada por bomba sin explotar. Arr. MLV 11:20 hs.

137

El Día 01 de Junio de 1982 (MARTES)

La FAS en la primera hora

ataque a objetivo terrestre

~~842~~. A las 03:59 despegan 3 MK 62 para AOT, en Monte Kent en 51 Grados 41 Minutos S/58 Grados 10 Minutos W, en cumplimiento de ~~(Anexo PIV-V-4)~~:

1) OF 1273-3 MK 62 HUINCA-3 MK 17-Trip. Nro 1 My. CHEVALIER, 1er Ten LOZANO; Nro 2 Cap.BERTOLDI, 1er Ten. REYES; Nro 3 Cap. GARCIA PUEBLA, 1er Ten SEGAT. En la ruta de ida y desde el Pto. 1 (51 Grados 40 Minutos S/58 Grados 00 Minutos) regresó el Nro 2 (no trasvasaba el tanque ventral) y Arr. GAL 05:44. Los restantes continuaron, aproximaron y efectuaron el lanzamiento (04:50) confirmando las explosiones de ambos e iniciaron el escape. Detectados ya por el enemigo, se produjo el despegue de un Sea Harrier del 800 Sqdn - Ten. MC HARG (Anexo AWSA pág. 174) quien a las 04:55 fué detectado por MLV (R 030 a 20 NM). No existió comunicación CIC Ella HUINCA, en realidad CIC MLV estaba operando con radar de Ejército y no tenía comunicación con aeronaves, debido al ataque del Vulcan del día anterior, así que este CIC avisó a las FAS y ésta, por medio del CIC GAL, se enlazó con el HUINCA 2 que regresaba y éste hizo de retransmisor. Eran ya las 05:25. En este lapso (20/30 minutos) el FRS 1 se había acercado y perseguía a la Secc. HUINCA. Esta Ella. en lateral DWN (4 minutos después del OM, observaron un misil que venía desde abajo y a la derecha, lanzaron bengalas, tanques punta plano y realizaron viraje de escape. (Inf.posterior, hasta aquí). Aparentemente no se habían percatado que los perseguía un interceptor ~~y~~ pero las maniobras evasivas que ejecutaron sirvieron ~~para~~ también la defensa aire-aire. Es posible ~~también~~ que el interceptor haya abandonado la caza al comprobar que la Art.Antiaérea estaba tirando. El hecho es que los 2 MK 62 retornaron seguros a GAL donde arribaron a las 06:15/17. Dice el libro FAW de la RN. pág. 202:

"El Lt. Andy McHarg (RN) en el ZA 177 fue lanzado del portaviones (Hermes) a las 04:39 el 01-JUN para ser vectoreado hacia un grupo de aviones no identificados, volando a alto nivel que se apreciaban en número de 4, aproximándose a la Isla Soledad desde el Sudoeste.

Cuando Mc Harg estuvo a distancia de ~~tiro~~ buque de los intrusos, se apercató de la lejanía de su ~~PAL~~ y los aviones estaban al N de Monte Kent con rumbo norte. Se acercó hasta 4 millas de uno de ellos y lo identificó como un Camberra, en ~~el~~ ese momento ~~en que~~ el piloto eyectó sus tanques de punta de ala, lanzó chaff y se dirigió al continente tan pronto como pudo por la ruta mas corta. Debido a su estado de combustible Mc Harg no intentó darle caza. A su pesar, debió retornar ~~al PAL~~ y fué recobrado a las 05:55. El avión del que estuvo tan cerca, era en efecto, uno ~~del par~~ del Grupo 2 Camberra que Habia decolado de GAL para un bombardeo nocturno a Mte.Kent".

AH 167

NOTA: Estaba prevista la OF 1274-2MK 62 CHARRUA-"D" 4 MK 17-SSQ que aparentemente debía bombardear la pista de DWN a las 04:47 (hora prevista). Pero no se cumplió.

La intención de la FAS

843. Este día el Cdo FAS centraba su atención al apoyo de fuego cercano sobre las FFTT enemigas, en base a la información, no muy detallada, proveniente del TOM. El ataque principal recaería en la unidad MK 62, en las primeras horas del día, como se acaba de ver.

- Pero asimismo la FAS buscaba objetivos navales, que estimaba más redituables. Esta intención implicaba un esfuerzo mayúsculo de exploración, que localizara con precisión esos objetivos que al mismo tiempo-en caso positivo-sirviera de organismo de control aero-táctico (director de tiro) para el guiado de los caza bombarderos que se lanzarían a dicho ataque.

- Este era el criterio que, desde algunos dias, empleaba la FAS, y por el cual enviaba un avión C-130 (adaptado a la exploración radar) a la zona NW de las Islas, donde se presumía operaban los buques de función piquete radar, enemigos.

- En esta tarea se encontraba el C-130 Matrícula TC-63, indicativo TIZA. ~~OF 2258~~

~~La heroica salida del TIZA-OF 2258~~

1) La ~~gloriosa~~ tripulación:

- Cap. MARTEL.
- Cap. KRAUSE.
- Vcom. MEISNER.
- C.P. CARDONE.
- C.P. CANTEZANO.
- S.P. LASTRA.
- S.A. ALBELOS.

2) La OF 2258. C-130.TIZA.E y R.

- CRV a Pto. V (50 grados 00 minutos S-61 grados 00 minutos W)-A (50 grados 48 minutos S-59 grados 39 minutos W) y CRV. (ver mapa anexo).

3) La ejecución

- El TIZA decoló de CRV a las 06:30, pero a poco regresó por fallas. Las hizo reparar y volvió a despegar a las 08:53. Arribó al punto V ~~(Anexo-PIV-V-5)~~ a las 10:15 ~~S/N~~ y desde allí inició el recorrido triangular hacia el punto A al que arribó a las 10:25. Luego siguió a L y lo ~~logra~~ alcanza a las

138

10:35 S/N.

- Cuando se dirigía al punto B (el mas exterior de su recorrido) informó que volando a 10.000 FT (FL 100) -tal cual lo ordenado (~~Anexo copia 2258~~)- "el IFF se encendió por 10"-6"-7", se mantuvo encendido...", e informó "Estamos en emergencia". Las comunicaciones se cortaron ~~a las 14:43 (Ojo! esto dice el informe de la FAS (Anexo), será 10:43? aquí hay algo que aclarar: hay 02:00 hs. desde el último informe, qué pasó? confirmar!!) a las 16:53 fue declarado en EGA.~~

4) ~~Una~~ LA versión británica

- Libro AWSA pág. 175 ~~(textual)~~ "despues del amanecer el día parecia aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentino que desafiaban el bloqueo para llevar pertrechos a Pto. Argentino.
En su vuelo ~~de retorno (NR incorrecto)~~, esa mañana un C-130 Hércules, del Grupo 1, piloteado por el Cap. Rubén MARTEL, se asomó (ascendió) al norte del estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar por buques británicos. "Ellos estaban tratando de encontrar la flota enemiga para ayudar a los aviones de ataque; era una tarea extremadamente peligrosa de hacer" explico el Vcom. Alberto VIANNA, quién era uno de los superiores de MARTEL; ~~el piloto llevó a cabo la búsqueda por su propia iniciativa. (Esto no es cierto, pues cumplía una misión ordena-da).~~
Aunque para ese entonces, los Sea Harriers hacían poco contacto con lo aviones enemigos, patrullaban sobre las Islas tan frecuentemente como en las horas de mayores ataques.
Cuando el Hércules emergió sobre el horizonte radar, a una 20 millas al N de la boca del estrecho, fue detectado por el radar de búsqueda de la fragata MINERVA, que estaba operando como buque de control aéreo ese día. Inmediatamente el Lt Cdr. WARD y el Lt. S. THOMAS -del Sqdn 801- de PAC en el área, fueron vectoreados para la intercepción.
Al aproximarse, dado que ambos aviones estaban escasos de combustible, en el estrecho (San Carlos) los buques de Asalto FEARLESS e INTREPID les fue ordenado dejar libres sus plataformas de helicópteros, para el caso de ser necesarias para el aterrizaje y posterior recarga de dichos Sea Harriers. THOMAS describió la intercepción así: "Sharkey (WARD) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al Oeste. Pensamos que podría ser un C-130 por su baja velocidad. WARD descendió ~~por~~ (entre nubes) para atacar. yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3.000 ft, para el caso de que el avión (enemigo) ascendiera por sobre ella. Luego WARD informó que tenía un

Hércules a la vista, a distancia de 6 millas aproximadamente, entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hércules volando a 200 FT en vuelo recto y nivelado.
Estando escaso de combustible WARD había lanzado su misil fuera de alcance: "El misil casi alcanza al Hércules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua".
Para entonces WARD estaba mucho mas cerca y lanzó el segundo misil, el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 hs) e inmediatamente se incendió.
Todavía el C-130 se mantenía, entonces WARD se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hércules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró".

La búsqueda y salvamento

- OF 2265 - LR 36A -PICHO- Vcom. de la COLINA, Com. FERRI. Desp. CRV 14:26 - B y S en zona derribo TIZA en posición 50 Grados, 28 minutos, S / 59 Grados, 55 minutos, W, avistaron una PAC a 2/3000 ft y escaparon rasante Arr. CRV 17:15.

La situación meteorológica

1) Area del Continente: Sur de Patagonia y Tierra del Fuego. Un centro de alta presión situado al NO de MLV producía a~~dvección de~~ aire húmedo sobre la costa central y Norte, con nubosidad baja ~~y estratiforme~~ - techos entre 100 y 300 m. lloviznas reducían la visibilidad entre 3 y 8 Km. Vientos del Sector E y NE entre 8 y 10 kt.

2) Area de Malvinas: El centro de alta presión mencionado produjo algunos nubes ~~bancos~~ ~~STC~~ con techos entre 600 y 900 m. Vientos variables intensidad 10 Kt. Orientados en horas de la tarde del sectr NO.

Los otros vuelos E y R (Fénix)

~~844.~~ Este día también el Escdr FENIX ejecutó la siguiente operación E y R, OF 2262 - LR 35 -LORO- Trip. Cap. BENZA, Ten. CASADO. Desp. GRA 09:29 a la zona "V". Indicaciones: IFF LOW - 3 revoluc. Rd - Tomar tiempo RPLY. Arr. GRA 12:15. Otra más: OF 2263 -NIDO- 1 LJ - Trip. Cap. VELAZCO, Cap. PANE. E y R en zona R. Desp. GRA 10:30. Arr. GRA 12:45.

La exploración lejana

- C-130 -TIGRE- desde PAL - Trip. Vcom ~~Cap.~~ VIANNA / 1er.Ten. VALLE / Ten. CERRUTI. Desp. PAL 07:20 hs.

139

Arr. PAL 21:30hs.

- B-707 -TRONCO- desde PAL - Trip. ~~My.~~ Vcom FONTAINE / ~~My.~~ V.Com CID. Desp. PAL 04:30 hs. Arr. PAL 12:10 hs.

- No hay más datos, sólo un croquis, completar.

Los cruces al archipiélago

8~~45~~. TC-66 Trip. Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. ESPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTTCHEVITCH, S.A. PATON, C.P. PLACENCIA. Desp. CRV 02:50. Arr. MLV 06:25 - Desp. MLV 06:35. Arr. CRV 09:15 - Misión cumplida (Carga 12.300 kgs - ~~Anexo~~). ~~ARA ese día intentó dos veces el cruce con un F-28 (LV-DIM). Desp. GRA 23:33 (del 31-may) y 17:44 (del 01-jun) sin poder arribar a MLV por TAC.~~

Piloto recuperado

8~~4~~6. También ese día fue hallado el Cap. VELAZCO, Mariano, un halcón que se había eyectado el 27-May, sobre la Gran MLV (entre Howard y Fox) y recuperado a Pto. Howard. (~~Ampliar~~ detalles libro del My CARBALLO) Se encuentran relatados en el

Las ~~heroicas~~ acciones de los defensores en ~~nuestras Islas~~ Malvinas

8~~4~~7. El enemigo en su esquema habitual mantenía su presión bélica sobre nuestras posiciones en Pto. Argentino. Al tiempo que sus Fuerzas terrestres arribaban penosamente a los cerros que lo rodeaban (Mte. Kent) para estrechar el cerco. El Grupo de Batalla Británico ~~(Carrier Battle Group)~~ centraba, como de costumbre, su accionar en las PAC de defensa ~~contraérea~~, en los ataques aéreos y el cañoneo naval sobre nuestra BAM MLV y algunos otros objetivos terrestres.

- Así ese día:

1) Entre 01:00/02:00 hs efectuó cañoneo naval sobre ~~nuestras~~ posiciones ~~(EA)~~ de artillería en la zona MOODY BROOK y TWO Sisters. Un observador de la ROA, el POA Nro. 10 (Quien era ?) debió abandonar su puesto porque estimaba haber sido localizado, ya que sintió los impactos muy próximos a su posición.

2) A las 07:58 (sin contar el SEA HARRIER que persiguió a los Camberra - 04:55) comenzaron a detectarse las primeras PAC, que totalizaron 48 salidas en el día.

3) A las 14:35 sobrevolaron a gran altura sobre el Aeropuerto, tres Harriers, en misión de exploración y/o ROF. Sucedió aquí un hecho ingenioso por parte de la A.Ae. de nuestro Ejército E.A. Al comprobar que estaban fuera de su alcance (13.000 FT) el Jefe de la Ba. ROLAND (EA) (quién era ?) ordenó reducir potencia de emisión. Al detectar por su parte -los

Harriers- que volaban sobre nubes, ésta ausencia electrónica, descendieron confiados. En esos instantes se encendió la Ba y efectuó un disparo (misil Roland) que alcanzó al GR 3 del Fl Lt (RAF) IAN MORTIMER (XZ-456) el cual se eyectó y cayó al mar. Asimismo la Ba 35 mm abrió fuego y aparentemente averió a otro avión, sin derribarlo. Dice la versión británica (Libro FAW de la RN): "Mas tarde, alrrededor de las 14:40 el Escdn 801 perdió un Sea Harrier a causa de un SAM Argentino.

El oficial instructor de guerra aérea Fl. Lt. MORTIMER (RAF) (NOTA: Nótese un 1er.Ten. (RAF) volando en un Sea Harrier de la RN e instructor del Escdn aeronaval) en el XZ 456, había despegado del Invincible para un reconocimiento ofensivo al Sur de Puerto Argentino. Estaba a una altura de 10.000 ft y 7 millas al Sur del aeródromo mirando a lo que él pensaba era un avión en movimiento en la pista cuando vio el resplandor de un misil SA (un Roland) y su estela de humo, ascendiendo directamente hacia él. Mortimer pensó que no llegaría a su altura pero, unos pocos segundos después desapareció debajo de su avión y la parte posterior del fuselaje de su Sea Harrier explotó cuando el Roland impactó. Afortunadamente se eyectó S/N antes que su avión se desintegrara y sus pedazos cayeran al océano. Después de lo que le pareció una eternidad (en realidad fueron 10 minutos) él acuatizó. alrededor de las 14:50, 5 millas al Sur de Pto. Argentino y abordó su ~~dinghy~~. balsa salvavidas. Hizo dos transmisiones (orales) cortas con su ~~SARBE~~ equipo en la esperanza que lo escucharían los británicos y no los argentinos.

Su transmisión fue escuchada por otros Harriers en PAC y un Sea King del Escdr. 820 (del Invincible) que partió en su búsqueda. En su transmisión inicial, Mortimer había informado su posición estimada. Poco después vio un avión argentino bimotor (posiblemente un Pucará) y un Chinook explorando un área (a 5 millas del oeste de él), donde habían caído los restos de su avión.

Luego las aeronaves se dirigieron al Este (hacia él) y fue entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara. El avión y el helicóptero luego lo sobrevolaron sin verlo ~~su dinghy~~, ~~aparentemente~~ y se retiraron hacia Pto.Argentino. Todo lo que Mortimer podía hacer estonces era esperar que lo rescataran los británicos...y tuvo que esperar bastante."

- Relato My. OLIVA: "Lo mencionado en este punto me hace recordar ~~de~~ otro hecho similar (~~lamentablemente~~ (no recuerdo con precisión la fecha): Como vivíamos tratando de hacer cosas que le crearan más dificultades al ENO ~~o para aengañarlo~~ y como nuestra pista era tantas veces atacada para su destrucción, con el riesgo consiguiente para el personal, sugerí al Brigadier CASTELLANOS que la mimetizáramos o simuláramos su destrucción de alguna manera. El Brigadier pensó que era complicado y no me respondió ni

140

si ni no, así que pasados unos días, decidí que había que hacerlo, ya sabíamos que luego de cada ataque los ingleses tomaban fotografías o hacían una evaluación de los resultados, por lo tanto hablé con el Vcom. Raúl MAIORANO (quién luego de ser relevado por el Comodoro VIÑALS, se quedó voluntariamente) y éste ~~el Comodoro VIÑALS~~, a cargo del Grupo de Construcciones en MLV y les expliqué la idea ~~y~~ para llevarla a cabo debíamos esperar un próximo ataque inglés a la pista. ~~Por supuesto~~ La espera no fue larga y el Grupo puso manos a la obra, simulando cráteres, etc. Posteriormente, estando prisioneros, un inglés le comentó al Vcom. MAIORANO que "habíamos tenido una idea muy ingeniosa y habían creído que la pista estaba F/S".

4) A las 14:50 la BAM MLV ordenó el despegue de un helo C-47 (B y S) para el rescate del británico. Trás él decoló una sección de IA-58.

- Nro 1 A-514 - Cap. BENITEZ.

- Nro 2 1er Ten. MICHELOUD

(Anexo relato 1er Ten. MICHELOUD coincidente en un todo con el relato británico).
Durante el despegue, el Cap. BENITEZ quedo' sin comando de dirección, salió de la pista e impactó con el A-553 estacionado al costado (sin tripulante) dañándose seriamente ambos aviones (~~Anexo Diario de Guerra Escuadrón PUCARA~~) sin afectar al personal. El Nro 2 alcanzó a despegar.
Helicóptero y Pucará restantes en vuelo, comenzaron búsqueda, sin encontrar al náufrago pues fueron interrumpidos por órdenes de regreso debido a PAC que se acercaba. Arr MLV 15:30.

- Relato S.A. ALVAREZ: "Aproximadamente a las 15:00 hs. del 01-jun-82, una PAC inglesa fué alcanzada por un misil sobre Puerto Argentino, uno de los aviones estalló en el aire, el otro entró en "tirabuzón" alcanzando a eyectarse su piloto, abriéndose su paracaídas en forma normal. Esta acción fué presenciada por la tripulación del CH-43 H-93 (Piloto My. POSE, Copiloto 1er.Ten. BELTRAME, Mecánico S.Aux. WHITE y Operador S.Aux. ALVAREZ), el My. POSE ordenó nuestro desplazamiento inmediato del lugar donde nos hallabamos (hipódromo de Puerto Argentino) hasta el helipuerto constituido en la cancha de fubtobal, cercana al hospital inglés. Allí se encontraban unos 8 ó 10 helicópteros del E.A. con sus tripulaciones. Una vez en el lugar pusimos en marcha el "Chinook" y nos dirigimos hacia la playa de Puerto Argentino, lugar por donde por altura vimos desaparacer el piloto inglés en su paracaídas. Este hacia su aproximalción hacia el agua mientras se alejaba mar

adentro, por efectos del viento, pudiéndose observar que su descenso no era normal, dada la posición de sus brazos, colgando hacia abajo. Una vez sobre la playa tropas argentinas presumiblemente de BIM 5 nos hicieron señas en dirección hacia donde vieron desaparecer el piloto y su paracaídas en el agua, la búsqueda se efectuó en forma de patrón bajo el control de radio y radar de Puerto Argentino; se repitió un nuevo patrón, un nuevo acercamiento a la playa y posterior alejamiento (cerca de 10 a 12 millas de la costa) duración del vuelo 45 minutos aproximadamente, debiendo regresar por falta de combustible, no pudiendo hallar evidencias del piloto ni su equipo (balsa, salvavidas, paracaídas, etc.) ~~sobre la superficie del mar~~, deduciendose que el mismo al encontrarse herido o golpeado no pudo accionar el inflado del bote individual ni su salvavidas, arrastrándolo el velamen hacia el fondo del mar».

5) A las 17:00 hs, el Jefe de una Bateria Antiaérea SUPERFEDERMAUS de la FAA (quien ?) ordenó el traslado de una pieza 35 mm con el helicóptero Chinook (H-91) y mientras ésta se realizaba, hubo una alarma roja. Razón por la cual se aceleró el traslado a la nueva posición. El crepúsculo (y los nervios) conspiraron en la elección de la nueva posición: lo dejaron en un campo minado (~~Anexo - Anécdota Nro. 1~~)

6) Entre las 23:35/00:10 hs. Comenzó el cañoneo naval sobre BAM MLV y Moody Brook. 16 impactos sobre el AD, el que se mantuvo incólume.

En otra región de nuestra Isla Soledad

~~848.~~ El My. TOMBA (~~Anexo Inf. My. TOMBA~~) que se encontraba prisionero en un frigorífico de San Carlos, junto a otros oficiales de FA, EA y ARA, sin comida, solo agua, y una manta, en una habitación donde existía una bomba de 250 Kg lanzada por el 1er Ten VELASCO, ~~cumpliendo la O.F. 1247 con el indicativo «Truco»~~, el día 27 de mayo, ~~que no explotó;~~ que no había explotado fue trasladado ese día en helicóptero a la ex-BAM Cóndor para que informara si las Napalm allí almacenadas estaban armadas, cosa que no hizo aduciendo desconocimiento.

~~849.~~ Tuvo oportunidad, sin embargo de observar, con tristeza, el resto del armamento capturado por el enemigo. (~~ver informe~~).

141

El Día 02 de Junio de 1982 (MIERCOLES)

La meteorología

~~850~~. Ese día, las malas condiciones meteorológicas en el archipiélago - ~~(Anexo QAMs Pto. Argentino)~~ con niebla todo el día y techos ~~SC 200/100/300~~ bajos, impidieron toda operación de ataque aéreo.

El accionar enemigo

~~1~~) Sus operaciones terrestres

a) Continuó el avance a pie y helitransportado en las dos direcciones principales: Fitz Roy (ocupa Estancia House) y Swan Inlet. (posiciones en Mte. Kent).

b) Inició fuego de artillería desde la falda W Mte. Kent, sobre las posiciones de la defensa terrestre argentina.

c) Helidesembarcó morteros en Bahía Elefante (00:25) desde donde bombardeó nuestra Ba. Aeronaval Calderón, hasta 02:15.

d) Fuego desde helicópteros sobre nuestros POA 7 y 8. Destruyeron una carpa y obligaron a retirarse a sus hombres. (S.Aux. ALONSO, C.P. GUERRA, S/C 63 ZEM) Llegaron a Pto. Argentino el día 05 jun.

~~2~~) Sus operaciones aeronavales

a) Cañoneo naval sobre zona AD MLV y Two Sisters durante la medianoche (1/2 JUN) finalizó 02:58. ~~No se repitió durante el día~~.

b) La operación de PAC fué llamativamente reducida este día a 8 salidas PAC, en sección, que se iniciaron 08:55 y sobrevolaron el área del Estrecho San Carlos. Hubo indicios de dos salidas desde la zona San Carlos (pista terrestre) (10:35).

~~La~~ escasa actividad de la FAS

~~851~~. Ese día, debido a las malas condiciones meteorológicas en nuestras Islas, la FAS no ejecutó operaciones de ataque ~~reales~~. Solamente realizó vuelos de diversión y ~~otras~~ de Exploración y Reconocimiento ~~(Anexo PIV-V-6)~~.

1) El Escuadrón "FENIX": Aparte de muchos vuelos de transporte en el continente, realizó las siguientes salidas de diversión (de entre DIEZ (10) planificadas):

a) OF 2272 - LR 35 -LORO- Diversión - Trip. Cap. JURI, Ten. CABALLERO. Desp. CRV 15:35 a 200 NM SJU a Pto. C FL 320 (50.40 S/62.07 W) descenso y Pto D (50.47 S/61.36 W)

ascenso y (51.2Ø S/61.3Ø W) Arr. CRV 17.32. Estuvo en enlace con MLV entre 16.3Ø/45.

b) OF 2273 - LR 35 -PERRO- Diversión - Trip. 1er.Ten. WI-LLIAMS, Cap. DESPIERRE. Desp. CRV 15:35 a 2Ø NM SJU a Pto A (5Ø.31 S /62.ØØ W) FL 3ØØ y descenso a Pto B (5Ø.3Ø S/61.3Ø W) ascenso y (51.3Ø S/61.3Ø) W Arr. CRV 17:49.

2) La Exploración y Reconocimiento Estratégico

- No hay datos. Aunque existe un mensaje del CAE al Grupo Exploración de PAL que ordenó "Detectar" y "Atacar" buque inglés. (?) Ampliar.

3) La Exploración Focal

- Desde la BAM SCZ se cumplieron los rutinarios vuelos de UN (1) TS-6Ø (Tripulaciones ?) PLATINO I - entre Ø9/12ØØ hs y PLATINO II - entre 15/18ØØ hs.

~~Un Cruce de ARA~~

852. Un (1) F-28 de ARA cumplió un cruce a la BAM MLV (desde GRA) con condiciones meteorológicas realmente adversas en el Archipiélago; fué el LV-DIM que desp. GRA 18:42, Arr. MLV 2Ø:1Ø Desp. MLV 2Ø:27. Para este horario el QAM MLV era: VV 1.ØØØ mts - niebla - 6 NS ST 3ØØ - 6/6 - Viento calmo. Además, durante su aproximación a MLV aparentemente fue perseguido por dos (2) misiles SA. (Anexo Informe Comodoro MENDIBERRY - Hoja 3).
A las 22:3Ø el Vcom. GILOBERT preguntó desde MLV si se estaban enviando aviones a MLV y solicitó que en caso afirmativo se ordenara su regreso.

El Buque "BAHIA PARAISO"

~~853.~~ Ese día, en coordinación con ARA, se dispuso que el buque hospital ARA "Bahía Paraiso" que regresaba desde Puerto Argentino (zarpó Ø8:45) transportando heridos, recorriera el área del derribo del C-13Ø TIZA, (~~Ampliar, existe algún informe posterior o comunicación de ARA a este respecto ?~~).

- Hay informe de Oficial de enlace FAA en ARA que dice:

1) Buque estimó llegar zona EGA a las 18:ØØ hs (de noche).

2) Informó CON que buque inglés "SIR HERALD" colabora en búsqueda.

142

El Día 03 de Junio de 1982 (JUEVES)

La meteorología

~~854.~~ Continuó el mal tiempo en el archipiélago. La visibilidad escasa variando con situaciones de niebla, llovizna, bruma Viento calmo ~~y la temperatura 4/6 Grados nivelada al punto de rocío.~~ ~~Techos cubiertos (SC) no mayores de 300 mts. (Anexo QAM Pto. Argentino) (Averiguar la meteorología en el continente).~~

El Enemigo

- Su accionar estuvo centrado en las siguientes actividades:

1) Consolidación y refuerzos a sus avanzadas terrestres en el cerco a la defensa de Pto. Argentino. En el área de Mte. Kent se produjeron contactos con patrullas argentinas. Se perdió contacto con dos soldados EA y se estimaron bajas enemigas ~~(10/12 hombres - Anexo informe Com. Mendiberry)~~.

2) Escasos ataques ~~navales~~ (fuego naval) ~~en el archipiélago.~~ Principalmente sobre Pto. FOX (0250/0345) y Pto. Howard (23:35/040020) Algunos duelos de artillería, ~~ambos bandos~~, en zona Mte. Kent, Challenger y Two Sisters. (A las 23:00 nuestros defensores intentaron disparar, desde nuestra costa, un proyectil EXOCET contra blanco naval, falló su mecanismo de disparo).

3) No hubo actividad de la aviación embarcada inglesa. Sin embargo se ejecutó una misión estratégica con un VULCAN (de Ascención Island), portando misiles shrike (US Navy) que fue detectado por nuestros radares a las 06:08 a velocidad 360 Kt. Descubierta su intención anti radar, fueron cortadas todas las emisiones propias. El Vulcan se mantuvo orbitando y descendió a 10.000 ft. Fué repelido con A.Ae. visual. a las 06:30 el sistema Sky Guard (del EA) encendió su central de tiro, fué detectado por el incursor quien lanzó 2 shrikes, uno de los cuales impactó en su central de tiro matando al Ten. (EA) DACHARY, S.1ro. BLANCO y a los Soldados (c/62) (EA) DIARTE Y LLAMAS. A las 06:40 el POA 2 informó que el VULCAN se alejaba por el NE. Se encendieron los radares y comprobaron su alejamiento por 33 Grados - FL 400 - V 250 Kt. El Vulcan, comandado por el Sqdn Ldr NEIL Mc DOUGALL, posteriormente se vio obligado a aterrizar en el aeropuerto El Galeao de Río de Janeiro, Brasil.

- Relato My. OLIVA: "Allí también se hizo presente el Comodoro MENDIBERRI, luego del ataque, para cumplir entre otras tareas la de investivación del armamento empleado por el ENO. Esto lo cumplía rigurosamente, con gran riesgo de su vida, ya que, no sólo "circulaba" por todos lados, sino que en donde había bombas sin explotar, allí estaba él".

4) Se detectaron (por parte de nuestro COE) dos sistemas de desembarco al norte de la boca del Estrecho de San Carlos ~~(Anexo PIV-V-7 - Ploteo 032300 Jun 82)~~.

La FAS

~~855~~. Nuevamente ese día no se realizaron operaciones aéreas de ataque por parte de la FAS, sólo de E y R (Lejana y focal) y se intentó un nuevo cruce.

1) Las operaciones aéreas de E y R

a) Lejana: un B-707 en zona Atlántico meridional (Anexo Mapa con ruta) desde PAL. (Incluir resto de datos).

b) Focal:

- OF 1301 - 3 IA 58 - Trip. ? -POKER- Desp. SCZ 15:30 Arr. SCZ 17:00. Resultado ?, Informe misión ?.

- OF 1299 - 31A 58 - Trip. ? -FIERRO- Desp. SCZ 14:00 Arr. SCZ 15:30, Resultado ?, Informe misión ?.

- de rutina 1TS60
"PLATINO I- Trip. ?, Area ?, desde SCZ Desp. 09:30 Arr. 12:00, Resultado, etc. ?."
"PLATINO II- Trip. ? etc. ?, desde SCZ Desp. 15:00 Arr. 18:00.

El Escuadrón Fénix

~~856~~. Ese día el Escdn Fénix cumplió las siguientes salidas:

1) OF 2283 -35A- PUA - Trip. Cap. PANE, Cap. VELAZCO a zona V, Desp. GRA 11:24 Arr. GRA 13:10.

2) OF 2284 -35A- PANCHO- Trip. Cap. JURI, Cap. HERRERA a zona R Desp. GRA 11:38, Arr. GRA 13:50.

El Cruce

- TC-65 - C-130 - Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, S.M. (R) GILIBERTO, S.M. (R) AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA. Indicativo PATO, Desp. CRV 17:40, Arr. CRV 20:30. No Arr. MLV por TAC. Ampliar. Mención dos Suboficiales Mayores retirados, posterior al derribo del ~~T21A~~ TC63 el 01-jun. - ~~Honor y Gloria~~

XX

143

El Día 04 de Junio de 1982 (VIERNES)

La meteorología

~~857.~~ - En el Continente: Un centro de baja presión ubicado sobre el Pacífico (latitud de CRV) produjo, hasta el mediodía, en la zona Centro y Norte, nubosidad baja con precipitaciones, los vientos del sector N/NE moderados a fuertes con intensidad 20/40 Kt. A partir del mediodía las ráfagas alcanzaron hasta 45 Kt y se mantuvo la nubosidad.

~~858.~~ - Area de Malvinas: Producto de ese mismo centro de baja presión, se mantuvo cubierto, poca visibilidad, techos 200/600 con vientos sector NE 20/45 Kt. ~~(Anexo con QAM INO de 01/23 hs.)~~.

Los Pucará de la BAM MLV en Apoyo de Fuego al Ejército

~~859.~~ En una salida predispuesta desde el día anterior concertada con EA, despegaron, desde BAM MLV, con las primeras luces, tres ~~heroicos~~ PUCARA, piloteados por:

- Nro. 1 - 1er.Ten. MICHELOUD - Matr. AV A-536.
- Nro. 2 - Ten. MORALES - Matr. AV. A-515.
- Nro. 3 - 1er.Ten. AYERDI - ID A-527.

(~~Anexo~~ Inf. 1er.Ten. MICHELOUD y AYERDI):

- "El OM era posiciones de artillería y tropas en ladera norte del Mte. Kent. A pesar del mal tiempo (~~Ver QAM 0700~~) y la escasa luz, la misión fue cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) acordado con el EA en oportunidad, ejecutándose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del Nro. 1 y 2) y ~~del Nro. 3~~ (puente de madera) al Nro 3 ~~a quien~~ no le funcionó su armamento, regresando este último con 3 impactos (armas livianas) en su fuselaje. ~~(Esta fue una misión típica de AAD predispuesto. Debiera seleccionársela, ampliar detalles de la planificación y otros y tomársela como modelo de aerocooperación)~~.

~~C-130 en E y R estratégico~~

~~860. A las 06:30 Desp. PAL el C-130 TIGRE - TC-68 Trip. Vcom. VIANNA / My. VALLE / Cap. CERRUTTI / Subof. RAZZINI - NAZZARI, en E y R OF ETA 17:45 Atlántico Meridional. Arr. PAL 19:30 hs.~~

El enemigo

~~861.~~ Sigue consolidando sus posiciones terrestres en el cerco a Pto. INO. Ahora ocupa posiciones en la zona FITZ ROY, trasladando en helicópteros sus tropas de DWN y San Carlos. A causa del ataque al ~~PAL~~ "Invincible", el mando anfibio modificó sus planes

que preveían el asalto directo a esta zona (Fitz Roy) y desvió sus sistemas a la cabecera de playa de San Carlos; desde allí helitransportaban a Fitz Roy algunas unidades de la BI5 (Gen. Tony WILSON). Pero el grueso de la División (Guardias Galeses/Escoceses) no alcanzaba a ser helitransportado en tiempo, por ello decidieron su transporte marítimo por la zona norte de la Isla Soledad con las consecuencias que hicieron crisis el 08 de junio como veremos más adelante.-

~~862.~~ ~~Un POA~~ ~~del~~ POA Nro. 7 Alf. EGURZA, Alf. GAZZO y Soldados SOSA y VACA, contabilizó (el día 03 y noche 04), 30 vuelos de Sea King y 6 de CH-47 en dirección a Fitz Roy. ~~(Anexo PIV-II-37 - Inf. Com. MENDIBERRY)~~.

~~863.~~ Por lo demás el enemigo no efectuó fuego naval ni ataques aéreos contra nuestras posiciones terrestres, ~~ese día~~.

La FAS

~~864.~~ Ya con dos días de inactividad y a pesar de la continuidad del mal tiempo, la FAS volvió a enviar sus aviones. Se concibió, ese día, realizar bombardeo por instrumentos -guiado por radar- con el escaso material aéreo que le restaba. Seleccionó 2 sistemas de armas: los M-5 (con 4 BR C/SSQ y MU 12) y los MK 62 (con 5/8 MK 17 c/u) para el lanzamiento en salva, sobre el área de Monte Kent (51°00' S/57°30' W) donde los británicos concentraban sus unidades terrestres (infantería y artillería). El guiado final y la órden de lanzamiento serían dados por nuestro sistema VYCA en MLV (~~LIMON~~). A ~~inismo este (LIMON)~~ quien también controlaría e informaría la presencia ~~(o amenaza)~~ de PAC en la zona.

~~865.~~ Estaba previsto que los ataques se iniciarían (~~Hora OM~~) a las 16:00 hs. (los M5) y posteriormente (16:05 y 16:07) las dos escuadrillas (3 avs c/u) de MK 62. pero estas últimas se demoraron en su despegue por lo que se les dió nuevo horario (~~OM~~) a las 18:30 y 18:32. Así se ejecutó la planificación ~~(Anexo PIV-V-2)~~:

1) OF 1277 - 4M5 - PIÑA - 4 BR C/SSQ y MU 12. Tripulaciones: Vcom. VILLAR - Cap.DEMIERRE - 1er. Ten. ROMAN - 1er. Ten. MUSSO - Desp. SJU 15:09 por secciones y con FL 260 fueron guiados hasta 140 NM afuera por el radar SJU. El contacto ~~con LIMON~~ se realizó en frecuencia de alternativa y fueron guiados sobre tope de nubes. Entre P1 y P3 hubo que ascender a FL 360 debido al tope de nubes ~~(Anexo diagrama recorridos P1, etc)~~. En el P3 el radar ordenó viraje a Rumbo 320 e indicó cuando se encontraban a 6 NM del OM. Se inició la picada para BOP en secciones, lo que se hizo por instrumentos. ~~y los~~ bombardeo en picada numerales debieron separarse porque no lograron visualizarse. La primera sección lanzó 8 bombas (15:45), la segunda sólo 6 (~~ya que~~ (2 no salieron del Nro 3). Luego del ataque la Ella pudo reunirse ~~s/n~~ bajo control CIC del centro de información y control MLV. Se estima que el lanzamiento fue efectivo porque hubo mucha seguridad en el radar, quien también confirmó el ruido de las explosiones.

144

NOTA: Ampliar con nómina de operadores y personal jerárquico en VYCA / MLV (LIMON) que participaron en la planificación y control de estas salidas.
Los PIÑAS regresaron a SJU Arr 16:59. Al día siguiente ARA informó que Cte GT 79.2 interceptó comunicación enemiga que en el horario de este ataque, la unidad OSCAR (?) había sido atacada por aire sin daños.

2) OF 1275 ‡ 3 MK 62 ‡ LINCE ~~Nro 1 con 8, Nro 3 con 5 MK 17.~~ Tripulaciones: Cap. NOGUEIRA ‡ My. RODEYRO ‡ 1er Ten. BAEZA ‡ 1er Ten. CARDO ‡ 1er. Ten. SPROVIERO ‡ 1er. Ten. MORENO. Dep. GAL 17:23 y se dirigen FL a MLV donde son captados por LIMON y guiados, efectuando su lanzamiento ~~S/N a órdenes del radar~~ (sobre tope R 090 Grados) ~~emprendieron el regreso y~~ transcurridos 5 Min. el radar informó movimiento de PAC que luego desapareció, informó de un eco en dirección al "Lince 2" que posteriormente desapareció (se supone un misil lanzado desde ~~L/DWN~~ tierra). Se lanzaron chaff y bengalas. Regresaron S/N a GAL donde Arr individualmente 19:45; 19:49 y 19:54 (~~este~~ La tripulación consideró que haría falta cobertura de MIII.

el radar
Indicativo

3) OF 1276 ‡ 2 MK 62 ‡ ~~(previstos 3, el tercero no decola por cañería trasvase abollada)~~. ‡ PUMA ~~4 5 Mk 17~~; Tripulaciones: Cap. FREIJO ‡ 1er. Ten. PAGANO ‡ 1er. Ten. HEREDIA ‡ 1er. Ten. GEREZ ‡ Desp. GAL 17:24 y dirigieron a MLV con FL 310 ‡ ~~próximos a los LINCE~~ ‡ bajo control Radar efectuaron el lanzamiento (R 140 Grados ‡ 300 m. espac.), idem que LINCE sin novedad.
A los 5 minutos de la salida ~~de LIMON~~ el Radar informó que tienen una PAC a 25 NM del PUMA 2 pero desapareció a los 18 NM, a la altura de DWN, lanzaron Chaff; luego se les informó de una situación similar para el LINCE UNO, lanzaron bengalas, se alejaron y regresaron a GAL 19:43. También a uno de ellos se les plantó un ~~GTR~~ motor que, previo al Arr. fué reencendido. Las tripulaciones tambien consideraron la necesidad de cobertura M III en la zona del TO. Al día siguiente ARA informó que interceptó frecuencia enemiga que informaba a las 18:30 dos vehículos destruidos por ataque aéreo.

‡ Relato Cap. FREIJO: "La Orden Fragmentaria llegó mutilada. La Ruta de ida punto Nro. 2 debía decir S22 y sólo llegó S‡2 por lo tanto del rumbo de ataque varió 180 Grados ‡ ~~R Grados real correcto~~ ordenado.
Navegación ida: Punto Nro. 1 Isla San José Punto Nro. 2 (58 Grados 45, mninutos, W ‡ 51 Grados, 05 minutos, S), Nro. 3 Monte Kent Nivel ida A 310 regreso A 350 cooradinado con Lince que atacaba " minutos antes con R Grados 090 Grados ‡ Formación abierta a 300 mts. ‡ lanzamiento en reguero con 300 mts. entre cada bomba de forma de "cruzar" el blanco y aumentar las posibilidades de impacto.
Se abombardeo ~~(con Doppler~~, coordinado y controlado por Radar ~~(Linau)~~ tierra confirmanldo posición geográfica (~~Operador por~~ Ra~~Vean SILVA~~). Se confirmaron explo‡

Por radar de abordo, (DOPPLER)

siones por la luminosidad (nublado). Durante el escape se perdió el Nro. 2 por lo cual reduje velocidad para esperarlo. Limón informa persecusión de PAC enemiga sobre Estrecho San Carlos ante lo lcual ya formados tomamos máxima velocidad (0.85 de MACH). Radar informa sucesivos acercamientos de PAC hasta igualar velocidad y luego el regreso de la misma. Sobre la Isla Gran Malvinas el Ra informó otra PAC de frente por la cual se retransmitió órden de escape al Lince ya sin alcance de VHF. En el escape se tiró chaf y por equivocación bengalas. Se visualizaron dos (2) misiles ya sin rumbo a la vez que radar avisó que no era PAC sino misiles. Regreso sin novedad".

NOTA: A pesar de que estos ataques se realizaron en proximidades de nuestras FFTT, sus informes no llegaron debido a que hacían silencio radioeléctrico, pues sus emisiones eran ploteadas y atacadas por la Artillería enemiga.

4) E y R: Referidas a sus responsabilidades, la FAS ejecutó este día las siguientes operaciones E y R:

a) Focal: Platino I y II - 1 TS60 (Trip. ?) desde SCZ (09:30/12:00 y 15:00/18:00).

b) Tácticas: Estaban previstas las siguientes del Escdn FENIX.

- OF 2295 - LR 35A - PANCHO - GRA - Zona "L".

- OF 2296 - LR 35A - PLATA - GRA - Zona "R".

- Ambas no se ordenaron por Met.

5) Cruce frustrado: Ese día un C-130 - TC 66 se dirigió a MLV llevando valiosa carga (Exocets) ~~Anexo manifiesto~~. La tripulación: Vcom. NOE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS, S.M. CUFRE, C.P. GOLIER, S.Aux. SOSA, S.A. YARNONI. Desp. CRV 15:40 hs y encontrándose (19:30) a 10 NM de BAM MLV debió regresar por met. Arr. 21:40 hs. en CRV.
~~Asimismo ese día ARA tenía previsto un cruce (F 28) que no se materializó.~~

Otros sucesos

~~866.~~ El mando naval británico indicó a nuestro buque hospital ARA Bahía PARAISO, que debía dirigirse ~~de INO~~ a Pto. Howard y Fox para recoger heridos - que lo hiciera por la costa oriental y sud (de la Isla Soledad) lo cual demostraba su interes de velar los movimientos marítimos en la boca N del Estrecho San Carlos, donde - se suponía - Llevaba a cabo el desembarco transitorio Br. I 5 (Wilson).
Al atardecer, un vehículo blindado ~~a rueda~~ enemigo, acompañado por una motocicleta abrió fuego sobre patrulla propia en zona

LITTLE WEATHER (51 grados 45 S/58 grados 14 W).

El día 05 JUN 82 (SABADO)

La meteorología

867. Un centro de baja presión ubicado al NO de Pto. Mont se desplazaba hacia el SE produciendo una profunda vaguada en la zona continental argentina.

1) Sta. Cruz, Chubut y T. del Fuego: Vientos moderados, 15/25 Kt., del O rotando al NO. Cubierto, ~~AC y AS que engrosaron~~ durante el día en la zona Norte produciendo precipitaciones por la tarde.

2) Zona Malvinas: El desplazamiento de ~~este~~ un centro ~~B~~ de baja presión produjo el mejoramiento de las condiciones meteorológicas en las Islas, las cuales se encontraban en las primeras horas cubiertas con ~~ST entre 100 y 300 m.~~ nubes bajas, con lloviznas y neblinas que redujeron la visibilidad entre 1 y 5 Kms. A partir del medio día rápido mejoramiento rotando el viento hacia el O, intensidad 10/20 Kt y visibilidad 10/12 Kms., con cielo ~~claro y~~ poco nuboso. ~~(Anexo QAM)~~.

La FAS

868. La inquietud principal para el Cdo. FAS, era encontrar blancos rentables, especialmente objetivos navales, donde descargar, sus ya escasos medios disponibles.

869. Al mismo tiempo preveía emplear sus bombarderos livianos, MK 62, en las áreas donde estimaba concentraciones terrestres enemigas, aunque convencida de que estos ataques no cumplían requisitos de aceptabilidad, debido a la poca precisión de la ubicación de los OOMM terrestres, las características del suelo (La turba absorbía la onda explosiva) y las condiciones meteorológicas que obligaban al BOH (bombardeo horizontal), guiado por radar, y por ende el tremendo riesgo de la oposición antiaérea enemiga. Pero lo intentaba, consciente del alto valor moral ~~(y sicológico)~~ que para nuestras tropas terrestres significaban estos ataques. Además la oposición antiaérea recibida orientaría posteriores salidas ROF ~~(Anexo PIV-V-9)~~.

1) Ataques nocturnos a áreas terrestres enemigas

a) OF 1278 - 2 MK 62 -PATO- 5 MK 17 con bombas c/u - OM ~~PC de~~ objetivo material (OM) Mte. Monte Kent (51 Grados, 00 minutos, S / 57 Grados, 30 minutos, W). Tripulaciones: Cap. BERTOLDI/Cap. SANCHEZ/Ten. GONZALEZ/Cap. HERNANDEZ. Desp. GAL 04:53 y se dirigieron hacia las Islas. Próximos a llegar al nivelado (FL 200) unas 50 NM antes de la Isla San José ~~(coord.)~~ el guía ordenó al numeral abrirse a 50 m. ~~(Hora ?)~~ En ésta situación el numeral le informó que veía 2 luces que surgían de la capa de nubes y se dirigían al guía. Se ordenó una ruptura a la derecha (al rumbo 170 Grados) y luego regresaron al rumbo original. Pero vieron nuevamente las luces y entonces rompieron nuevamente hacia

146

la derecha y se dirigieron a GAL eyectando las cargas externas. Hasta allí había intentado enlaces en HF y VHF con MLV sin conseguirlo. Finalizando el viraje de retorno observaron un resplandor similar a explosión de misil. El Nro. 2 pudo lanzar solo bombas externas y aterrizó con las del portabombas central. La meteorología era buena y volaban sobre tope con cielo claro que permitía distinguir sin problemas a los aviones. Arr. S/N a GAL 06:10.

b) OF 1279 - 2 MK 62 -GAUCHO- 5 MK 17 con 550 y MU 12 - OM idem anterior. Tripulaciones: Cap. BREDESTON, Cap. SISCO; 1er.Ten. MAUAD, 1er.Ten. ACOSTA. Desp. GAL 04:54. Navegación de ida sin problemas. A 60 NM de Isla San José (Pto. 1) sobre radial 084 de GAL y con FL 380 en ascenso para FL 400, el guía advirtió que se le aproximaba desde abajo y al frente una luz (que confirmó el Nro. 2). Ordenó escape por derecha al advertir que era un misil. En la maniobra el Nro. 2 entró en el chorro del uno y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 ft. Comprobó que tenía el motor plantado. En la mitad del viraje, de 080 Grados a 270 Grados, el guía sintió una fuerte vibración (que puede ser a causa de la carga alar o explosión de misil). El numeral también advirtió una fuerte vibración después de quedar con un solo motor. El guía interrumpió el viraje (quedando en R ~~Grados~~ 160° Grados por temor a una plantada de turbina y mientras volaba en ese rumbo vió dos luces (naranja fuerte) volando paralelo a su rumbo, desde atrás y abajo, estimando que iban dirigidos al numeral (que estaba a inferior nivel). Ordenó entonces eyectar cargas y proceder al escape definitivo a GAL. El Nro. 1 aterriza S/N, mientras que el 2 aparentemente llegó al toque con mayor velocidad , las alas desniveladas, a lo que se sumó el fuerte viento de costado, lo que provocó que en la carrera de aterrizaje, se le introdujera paulatinamente la rueda derecha ~~del Canberra~~ y se saliera de pista. Eran las 06:23 Hs.

- No habían podido llegar al OM. pero habían producido el despegue de una PAC (05:49) y daban indicios de ON en proximidades de Isla San José. Al respecto dice el libro FAW de la RN:

  "Las condiciones meteorológicas eran muy pobres a las 05:40 cuando Lt C. CANTAN (RN) despegó (del INVINCIBLE) para investigar un potencial blanco que había sido detectado cerca de Pto. Stanley por la "Exeter". Desafortunadamente nada fue hallado y CANTAN retornó al ~~PAL~~ buque y lo halló completamente inmerso en niebla. En su primera aproximación controlada al Portaviones, fueron lanzadas bengalas a popa pero él no vio absolutamente nada. Intentó una segunda (y final) pues su avión estaba extremadamente corto de combustible. Puso su avión en "estaciona-

rio" a 200 ft del mar y se movió con precaución hacia el frente hasta que notó un rayo, verticalmente proyectado desde el PAL. Manteniéndose a la vista, Cantan descendió despaciosamente entre la niebla y tocó la plataforma, Nadie en el PAL había visto su Sea Harrier hasta que estuvo aterrizado. Un chequeo posterior del combustible reveló solo 150 lt remanentes en sus tanques (menos de dos minutos de vuelo)"

NOTA: Informaciones post-conflicto revelan que estas salidas nocturnas MK 62 provocaron la operación "CAMBELOW" que consistió en que (los días 06 y 07 JUN) el PAL "INVINCIBLE" y la Fragata "BRILLIANT" se acercaran al anochecer y permanecieran hasta el alba en una posición 100 NM de la costa W de la Gran Malvina con sus aviones en alerta para interceptar estos raids argentinos.

2) El Reconocimiento Ofensivo

- El Cdo. FAS planificó las futuras salidas, ahora con CB, y a la zona donde -presumían- estaba alguna unidad naval que atacó a los MK 62. (Según libro FAW (RN) al "Exeter" estaba en PSN justo al N del Estrecho San Carlos).

3) Salidas de ROF

a) OF 1280 - 3 M5 -FIERRO- CÑ - ROF al N Estrecho San Carlos FL 300 - hasta 100 NM FL 10 y regreso C/40 RAS. Sin órgano control. Tripulaciones: My. N. MARTINEZ, Cap. MORENO, Cap. ROBLES. Desp. GRA 14:01 - Volaron en formación defensiva, bajo control inicial del radar GRA y 100 NM antes de la boca N del Estrecho (14:46) descendieron a FL 10, recorrieron esa zona (en busca del buque misilístico) sin encontrar ningún OM, arribados al punto de regreso lo hicieron, rasante, arribando a GRA 15:37.

b) OF 2303 - BS 125 -RAYO 129.3 - 128.3 - Tripulación: Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. OCAT My. MEDINA, Cap. WALTER. desde CRV Desp. 14:15 a 51 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, W - FL 100. En ésa zona debía controlar las escuadrillas PUÑO y NENE que saldrían a continuación (Conseguir de esta salida el informe misión OCAT).

c) OF 1281 - 3 A4B -PUÑO- "C" 3 BR - ROF en Ba. San Julián Piquete radar o misilístico. (Tanto esta salida como la siguiente -NENE- debían mantener silencio de radio en su ruta y ROF, Máximo rasante y compatible con autonomía y los resultados del ROF transmitirlos de inmediato al OCAT en caso positivo y si no a 100 NM después de iniciado el regreso). Los Pilotos eran 1er.Ten. BERRIER C-221, Ten. GELARDI C-226, Ten. CERVERA C-228. Desp. 14:30, que además iban acompañados hasta P. inicial por un Reserva - 1er.Ten. BOLZAN C-214 (quien desde allí

147

regreso S/N Arr. GAL 16:08). Arribaron a la zona ROF - Ba. San Julián - y la recorrieron rasante en sentido antihorario. Observaron minuciosamente las entradas de la costa sin encontrar la presa. Regresan Arr. a las 17:00. ~~(No está claro quien era el reserva y quién volvió)~~.

d) OF 1283 -NENE- 3 M-5 - 3x1300 lts - 2 BRP - ROF en Bahía 9 de Julio - Buque radar / misilístico. Bajo control OCAT - RAYO -. Trip. Cap. MAFFEIS, Cap. DEMIERRE, 1er .Ten. MUSSO. Desp. SJU 14:44 y navegaron bajo control OCAT RAYO hasta 140 NM. - a 20 NM de las Islas Salvajes entraron ~~en~~ rasante y desde esas Islas con rumbo 120 grados, recorrieron Bahía 9 de Julio, pasando por Punta Navidad, Punta Norte y próximos a Pt. Escarpada, iniciaron viraje izquierdo para recorrer Bahía San Francisco de Paula y regresar a Islas Salvajes (15:30 hs), desde allí retornaron, lanzando las bombas (no explotan las de 1 y 3). Tampoco detectaron buques, PAC ni personal. Arr. SJU 16:19.

- ~~Estaban previstas 2 escuadrillas más (3 avs) de A4B (CIELO-NEGRO) las que fueron canceladas dado la poca redituabilidad de las anteriores.~~

4) Los Cruces a BAM MLV

- Ese día el G1T logró concretar dos valiosos cruces al archipiélago, que entre sus cargas (28.000 Kgs en el vuelo de ida) llevaban 4 Exocet ~~SS~~ con sus respectivos trailers, tambores de nafta y munición para cañones 155 ~~(Anexo . Manifiesto de cargas - SOTA)~~.

a) C-130 - TC 66 -MARTE- Desp. CRV 14:20 Arr. MLV 18:15 Desp. MLV 18:40 Arr. CRV 21:30. Trip. Vcom. NOE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS, S.M. CUFRE, C.P. GOLIER, S.Aux. SOSA, S.A. MARNONI.

b) C-130 - TC 65 -ARIES- Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, Vcom. LOPEZ, Subof. SEGOVIA, CONTICIANI, TULIAN y PUIG. Desp. CRV 16:30 hs. Arr. MLV 20:21; Desp. MLV 20:35, Arr. CRV 23:10 hs

~~c) Estuvo también previsto un cruce F-28 (ARA) que no se cumplió.~~

~~d) Otros 2 MC 33 (ARA) regresaron desde MLV a GRA (TITI).~~

5) Vuelos de traslado, dentro del despliegue

- Se ordenó el traslado de los MK 62 Arr. en GAL (Ellas PATO y GAUCHO) a TRE a efectos de su empleo sobre atlántico en misión estratégica. En éste mismo contexto, hubo Mje. de FAS a CSFAA

A

PK 8

solicitando asignación bajo su comando operacional de 2 B 707 para exploración lejana.

6) El Escdn Fénix

- Estaban previstas dos salidas de Exploración en las zonas R y L desde GRA (OF 2295 y 2296) pero fueron canceladas. Sólo se cumplió la salida OCAT-RETRANS-MISOR-RAYO (OF 2303).

7) Expl. lejana

- Se ejecutó por parte de un B-707 TC-91. Trip. My. BUIRA, Vcom. RITONDALE (Anexo) S/N mientras se mante-nía en alerta, en PAL, un C-130 (TC-68). Desp. EZE 05:50 hs. Arr. PAL 17:10 hs.

Los sucesos en nuestras Malvinas

~~870.~~ La FAS, informaba al CAE, al finalizar ése día, la siguiente situación del enemigo:

a) ~~Respecto a la~~ Actividad Aérea:

- A las 05:45 el radar MLV detectó un Harrier en radial 145-47 NM patrullando zona Mte. Kent. (Horario en que el día anterior atacaron nuestros MK 62 y más tarde los 3 Pucará).
Actividad de PAC desde 08:17 hasta 17:05. A las 16:46 fué bombardeada y Amt. nuestra Base Aeronaval Calderón (3 GR3).

b) ~~Respecto a la~~ Actividad Terrestre:

- Se observaron movimientos del ENO desde la zona de DWN hacia puente Fitz Roy y desarrollo de trabajos en esa área. El ENO fue sometido al fuego de 'arti-llería propia (10.5) en sus posiciones de Monte WALL.
Ese día a las 24 hs. nuestras FFTT recibieron fuego naval sobre Mte. HARRIET y en las posiciones del BIM 5.
Además los integrantes del Puesto de Observadores del Aire Nro. 8, (S.Aux. ALONSO, C.P. GUERRA y SC/63 ZEM) llegaron a Pto. Argentino, ~~(CIC)~~ luego de haber caminado 46 kms en 3 días. (ver día 02-jun). Trasla-dados al Hospital INO.

c) Respecto a la Actividad Naval:

- La Task Force continuó ~~en posiciones ENE de las Islas~~, desplazando unidades durante el día hasta cercanías de Pto. Argentino y otros en piquete ra-dar.
~~Asimismo, ése día~~ (04:30) el Ba. Paraíso, frente a

Pto. Howard, recibió del buque Hospital Británico UGANDA, a 47 argentinos.

d) Apreciación de la FAS

4 (Textual del Mje. GHO 052247) "Pronóstico Meteorológico preveería desmejoramiento del tiempo a lo largo de costa continental penalizando operaciones aéreas. Este Hecho, más elementos de apreciaciones anteriores indicarían que ENO habría alcanzado, en próximas horas, las mejores condiciones para iniciar ataque a Puerto Argentino. BT".
Sin embargo la misma FAS, tres días mas tarde, tendría oportunidad de atacar (Bahía Agradable) y retrasar aún más esta predicción.

El día 06 de Junio de 1982 (DOMINGO)

La meteorología

~~871~~. En Malvinas el día transcurre lloviendo, ~~con 8/8 St y NS entre 100 y 300 m.~~, visibilidad de 5 Km. en las primeras horas reduciéndose a 1,5 Km. a las 19:00 hs. - Vientos moderados a fuertes. - Esta situación impedía toda operación de ataque aéreo sobre objetivos terrestres o navales en el archipiélago.

La FAS

~~872~~. Ante la imposibilidad de ataques en el archipiélago, el Cdo. FAS, vuelca su atención a la interdicción estratégica:

1) Desplegaron 4 MK 62 de TRE a BAM MDP

- con la tarea AON - Transportes a confirmar según E y R - RANQUEL, para el día siguiente. OF 1285. Con el mismo propósito envió (OF 2307) un HS 125 del Escdn Fénix que Desp. CRV a 14:50. Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. OCAT: Vcom. PEREYRA. Los MK 62 Desp. TRE 14:15 con el indicativo -NEGRO-. Arr. MDP Hora. ~~Simultáneamente~~ coordinó con el CAE la operación E y R de los dos B-707 requeridos Buque 1 y Buque 2. Ese día los B-707 efectuaron E y R desde 0520/0600 hasta las 18:16 en que Arr. a PAL S/N.

2) Efectuó una salida de diversión el Escuadrón FENIX:

- OF 2308 LR 35 NIDO ~~GRA-X-GRA~~ FL 400 Tripulación: Cap. JURI, Ten. HERRERA. Desp. GRA 16:32 - A 52 Grados, 30 minutos S, 61 Grados, 00 minutos W. - No hizo enlace con MLV debido a que ~~Rr~~ F/S por viento (50 KT). Arr. GRA 17:35.

3) Canceló

- ~~Una salida de M-5 -POTRO- prevista para ROF por met.~~

4) Efectuó dos salidas E y R

- Costera, con PLATINO I - T 60 (Trip. ?), desde SCZ 09:30 a 12:00 y otra similar de 15 a 18 hs. S/N. Tripulaciones. OF 144/5.

5) Evacuación sanitaria

- Por OF 2533 destacó 2 Helicópteros S6IN (Tripulaciones ?) ~~Indicativos~~ LV-CCL y LV-OMG, para evacuación sanitaria desde el Buque Hospital ARA Bahía Paraíso, que atracó Pta. QUILLA , ~~a los~~ . Nuestros helicópteros operaron desde las 22:09 hs. de ése día hasta las 04:14 del 07 Jun, evacuando 131

? 149

Bax {heridos} de Ejército, ARA y FAA. Desde qué Base salieron estos helos ?, SCZ ?. Sólo quedaron 18 heridos a bordo por estar graves.
18 heridos

La actividad enemiga

1) Cañoneo naval sobre nuestras posiciones:

a) De 02:00 a 02:45 cañoneo intenso sobre BAM MLV y posiciones terrestres propias en la defensa de Pto Argentino, (BIM 5, Two Sisters, B Art. 4 RI 4).

b) De 22:00 a 23:00 sobre Batería C del Gpo. Art. 3

c) De 23:30 a 00:30 Tres fragatas efectuaron fuego naval sobre posiciones del BIM 5, RI 6, RI 3, Two Sisters y BAM MLV. En ésta última produjo tres heridos.

2) Actividad aérea

- Fue muy escasa y se redujo a 7 PAC en las proximidades de la Flota (desde 06:20 hasta las 12:05 hs) en radiales 080/090 de Pto. Argentino.
  A las 10:35 se produjo un ataque aéreo en el sector ocupado por el RI 3, con bombas BL 755 (inf. Com. Mendiberry Anexo). Impreciso y sin daños. (XZ 989 POOK y X 133 MacLEOD operando desde pista San Carlos.

3) Actividad terrestre

- Los guardias galeses (fracciones) iniciaron un desembarco encubierto en Fitz Roy.

- Continuó el helitransporte de tropas desde DWN a Fitz Roy.

Las Fuerzas propias en el Archipiélago

1) Las Fuerzas Terrestres

?

- Entre 10/11 hs. Efectivos del RI 4 con elementos de Ing. I M, se adelantaron para completar campos minados (zona ?) y fueron atacados por patrulla británica (3 muertos y 5 heridos).

2) Las unidades del componente aéreo

- En la BAM MLV, continuó la defensa pasiva, contra el cañoneo naval (3 heridos). Los pilotos de Pucará mantuvieron alerta por turnos en el aeropuerto desde una hora antes de la salida del sol hasta el anochecer, quedando personal de mecánicos, de acuerdo a los aviones en servicio, durante la noche en el mismo.

El resto se dirigía a dormir en el alojamiento en la ciudad ~~(Anexo Diario de Guerra Escuadrón PUCARA)~~.
El Escdn VYCA cumplió sus tareas rutinarias, con problemas de viento (arrachado hasta 50 KT) que obligó suspender la emisión radar entre 16:50 y 18:30 hs.

150

El Día 07 de Junio de 1982 (LUNES)

La situación

1) Aérea propia

- La FAS no lograba ubicar blancos rentables navales o terrestres. El enemigo naval cada vez velaba mejor sus movimientos y nuestros medios de búsqueda (~~E y R, GOE, VYCA MLV~~) no lograban localizarlos en tiempo y espacio. La meteorología de los días anteriores también conspiró contra este objetivo.
El enemigo terrestre, en movimiento, bien mimetizado y dispersado, tampoco permitía obtener objetivos materiales aceptables. Por lo tanto, todos los esfuerzos se concentraron, ese día, en la búsqueda de esa información. Al final del día comenzaron a perfilarse las intenciones anfibias del Eno en la zona Fitz Roy/Ba Agradable.
Asimismo la FAS mentenía su intención de atacar en interdicción a ON en alta mar.

2) Terrestre propia

- Mantenía la defensa estática del área Pto Argentino, con algnos movimientos de Patrullas hacia las avanzadas británicas, duelo de artillería y reforzamiento de posiciones.

3) Del enemigo

a) Terrestre: Continuó el avance hacia las posiciones argentinas, reforzando especialmente el flanco sur (Fitz Roy-Pto.Enriqueta) por helitransporte (desde DWN/San Carlos) y débiles desembarcos en dichas costas, de fracciones de la Br I 5.

b) Aeronaval: Continuó el hostigamiento naval sobre nuestras posiciones en Pto. Argentino, mientras que su arma aérea aumentaba sus patrullas contraaéreas y realizaba también algunos ataques a nuestros objetivos terrestres. Los GR3 ya operaban desde la pista en San Carlos.

La meteorología

1) - Area del Continente: ~~Un centro de baja presión situado sobre Punta Arenas, produjo una serie de vaguadas que ocasionaron~~ fuertes vientos en la zona de Chubut y Santa Cruz, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego.
Visibilidad superior a 10 Km ~~y techos entre 600/1500 mts.~~

2) - Area de Malvinas: Tiempo bueno parcialmente nublado. ~~SC quebrados, techo entre 500/800~~. Visibilidad superior a 10 Kms. y vientos del sector N/O de 10 a 20 Kts. En horas de

la tarde aumentó la nubosidad ~~estratiforme~~ y hubo lloviznas, visibilidad reducida a 5 Kms.

Las Operaciones de la FAS:

~~873~~. Con la situación descripta, las operaciones comenzaron con el ~~Sistema del~~ Escuadrón Fénix (~~Anexo PIV-V-10~~).

1) Reconocimiento Fotográfico y diversión:

a) OF 2309-2 LJ 35-A ~~-IFF 6120~~-Recon. Fotogr.Indicativo: NARDO:

TRIPULACION: NARDO 1 P.Vcom. DE LA COLINA-My. FALCONIER; Fot.Cap.LOTUFO, Mec. S.A. LUNA, Mec.Fot. S.AUX. MARIZZA, Matr. avión T-24.
Nro 2-P 1er.Ten.BIANCO, Ten.CASADO, 1er Ten.BONAZ, C.1. BORNICEN, Desp.CRV 08:08 y se dirigieron al punto A (51 grados 15 minutos S/60 grados 30 minutos W) a FL 400. En ese punto enlazaron con CIC MLV 09:00/09:05 en el radar MLV estaban 1er Ten. ROMERO, C.1. NIEVAS (Ver inf.-Esc.VYCA del 07-JUN-86) en este enlace hay desinteligencia con el CIC con respecto al procedimiento a seguir. Ante la demora el Nardo 1 comenzó un viraje por la izquierda y entonces el radar le ordenó que mantenga rumbo 090 grados, cambiando el guía el viraje a la derecha, en esa maniobra se alejaron unas 20 nm del punto A. Solicitaron actualización de PAC; había 2, una a 140 nm al NE y otra 190 nm al SE. En ese momento (09:06/10) el Copiloto del Nro 2 vió dos pequeñas explosiones sobre la superficie de la Bahía de San Carlos y luego dos estelas de misil que ascendían, lo que fue informado al guía que también lo vió, por lo que comenzó un viraje a la izquierda, se confirmó la visualización con el guía e informó al radar que regresaba y éste le contestó que no había problemas con las PAC porque éstas también regresaban; entonces el guía le dijo al radar: "Es una nave que se vió en el terreno" y le dijo al Nro 2 que se quede tranquilo. Inmediatamente se escuchó decir al número 1 :"Me dieron, no hay nada que hacer"...(El Nro 2 ,-(200/300 mts a la derecha del guía y 200 ft arriba), vió una gran bola de fuego en el guía y que la parte que quedó entera entró en tirabuzón "perdiendo todo contacto". El Nro 2 dió motor a pleno y se alejó rápidamente-eran ya las 09:13. Las coordenadas 3 min. después eran 51 grados 11 minutos S/60 grados 22 minutos W. Tuvieron interferencia en inglés en la frecuencia del Rr MLV en dos oportunidades (08:56 y 09:06 Hs).
La versión inglesa (Libro AWSA-Ethell y Price): "Las misiones previas (de los Lear Jet) no habían encontrado oposición con misiles Sea Dart, sin embargo, ahora el destructor HMS EXETER era uno de los buques cubriendo el Estrecho de San Carlos. Sus operadores radar detectaron la aproximación de los aviones de reconocimiento y cuando el primero entró dentro del alcance, lanzaron un par

de misiles". Luego detalló el derribo tal cual nuestra versión y finalmente dice:
"Rodolfo De la Colina, fue a la muerte como un valiente. El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate. Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas no había forma de abandonar el avión en vuelo. Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con 5 hombres a bordo cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island" (Isla Borbón).
El Nardo 2 Arr en CRV 10:43. El Escdr. "Fénix" con su jefe al frente, entraba en la historia de las unidades heroicas de la FAA.

b) OF 2310 – 2 LR–35A – ~~LEP 6116~~ – Diversión – Indicativo PILA – Trip. (1) My. VELAZCO, Cap. PANE – (2) Cap. JURI, 1er.Ten. HERRERA. Desp. GRA 08:22 a punto B (51 Grados, 50 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W) hicieron ~~poco~~ enlace con CIC MLV, ~~más~~ escucharon ~~de~~ los sucesos con el NARDO y regresaron ~~S/N~~ a GRA, Arr. 09:47. ~~Figuran en los enlaces del CIC MLV.~~

2) Salidas de ataque y cobertura

a) OF 1286 – 3 A–4B "POTRO" 3 BRP 12" – AON en Brazo Fitz Roy – (1) 1er.Ten. BOLZAN C–204, (2) Vcom. DUBOURG C–207; (3) 1er.Ten. SANCHEZ C–240; (R) Ten. ARRARAS C–222. Esta salida estuvo prevista sin REV, aunque desde las 08:38 estaba el KC y podía reabastecerlos al regreso de ser necesario. Los POTROS despegaron de GAL a las 08:30 y se dirigieron al ON, 100 NM antes (08:57) regresó el reserva que Arr. en GAL 10:28. El resto continuó al ON y entró en enlace con el Rr MLV (08:45) comenzando el descenso y saliendo del lóbulo del radar (éste fue cortado debido a presunción de ataque HARRIER contra su antena). Los POTROS recorrieron la zona del ON y no encontraron blanco alguno por lo que regresaron (luego de impactar contra algunos pájaros el 1 y 3) y se dirigieron directo a GAL donde arribaron a las 11:30. Nueva evidencia de la ausencia de blancos de que adolecía la FAS.

b) OF 1282 – 4 A–4B "TRUENO" 3 BRP 12" – (1) Cap. VARELA (2) Ten. ROCA, (3) Ten. MAYOR, (4) Alf. MORONI, (R) Alf. DELLEPIANE. Despegaron de GAL a 09:52 y se dirigieron directo al OM. Estaba previsto REV al regreso (10:46). Su tarea era BOH a FL 300 sobre área Monte Kent, bajo instrucciones del CIC MLV. Pero a las 10:05 LA FAS (My. TORALES) ordenó su cancelación por presencia estimada de fragata misilística en Brazo Fitz Roy. La escuadrilla regresó, Arr. GAL 10:59 ~~S/N~~.

c) REV – 1 KC 69 "FIERRO" Vcom. CANO, Cap. HRUBICK, Vcom. SERVATICO. Desp. GAL 09:08 y se dirigieron a ~~PSN~~ (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W) y

desde allí con R ~~Grados~~ umbo 090° al encuentro de los Truenos cuando éstos regresaran, pero al concelarse la salida de éstos también regresó el Fierro (11:00), que Arr. GAL 11:31.

d) OF 1284 - 2 M-III - Matra Cñ -RAYO- (1) Cap. GONZALEZ, (2) My. SANCHEZ. Cobertura a Ella TRUENO, Desp. GAL 10:08 y también fue cancelada por la FAS. Debe aclararse (~~Ver informe Esc. VYCA~~) que el radar MLV en ésos momentos estaba cortado debido a un ataque de Harriers sobre el tanque de agua de Pto. Argentino (09:40) (a 300 m. del radar) con cañones y bombas.

e) Salidas previstas adicionales: Por las razones expuestas no se ordenaron las siguientes de ataque y cobertura, previstas:

- OF 1287 - 2 M-III MATON - MATRA - Cobertura Ella ALUVION desde SJU. Las tripulaciones previstas Cap. ARNAU, Cap. BALLESTEROS.

- OF 1287 - 4 MV -ALUVION- 4 BR - SSQ - BOH - FL 300 desde SJU ?.

3) Ataque a objetivos navales - Interdicción

- La E y R lejana de los dos B-707 tampoco ese día localizó objetivos navales rentables (~~En realidad~~ el Buque 2 ploteó un carguero en (42 Grados, 35 minutos, S / 48 Grados, 16 minutos W) y ARA informó que no era propio).

4) Intentos de cruce a BAM MLV

- Ese día la FAS lanzó dos C-130 (el TC 64 desde CRV a las 17:40 y el TC 65 desde GAL ~~que regresó a GAL~~) que no pudieron aterrizar en MLV por situación táctica desfavorable. Debido a la presencia del Eno. en las alturas dominantes en Pto. Argentino y el incremento del cañoneo naval. Las llegadas y salidas de los aviones del puente aéreo se hacían cada vez más riesgosas ~~por la posibilidad de impacto antiaéreo~~ en la aproximación al aeropuerto.
Ese día también estaba previsto un cruce de ARA (F-28-LV-G0M) que decoló GRA 17:12 sin poder tampoco aterrizar en BAM MLV.

5) ~~E y R cercano~~

- Se cumplieron desde SCZ, las rutinarias exploraciones con 1 TS 60 indicativo I (de 09:30 a 12:00) Trip. ?, y Platino II (de 15:00 a 18:00) ~~Informe misión~~ ?.

Misión: Traslado de personal → Alf. Arreceda Jorge
PC. Manzanares Tomas
(Archivo Malvinas
DEH.

6) Despliegue

- La FAS ordenó que un Escdn de apoyo técnico de A4-B despliegue a SJU. y que el Escdn de apoyo de M-5 existente en SJU despliegue a GAL, en un esfuerzo de ~~la FAS~~ para aumentar la autonomía de estos últimos, ya que GAL está más cerca de MLV que SJU.

<u>Los sucesos en el archipiélago</u>

874. Fué un intenso día en el cual se notó claramente la presión enemiga por quebrar la voluntad de nuestros ~~heroicos~~ defensores de Pto. Argentino.

875. Al amanecer y hasta las primeras luces recibieron cañoneo naval y fuego de artillería de las posiciones terrestres enemigas (area Mte. Kent).

876. A las 05:10 aparecieron las primeras PAC y se mantuvieron hasta las 18:41.

877. A las 09:40 tres Harriers atacaron el tanque de agua de la ciudad y cañonearon, imprecisamente, el sector del RI 3. Durante prolongados períodos todas las posiciones recibieron fuego de la artillería terrestre enemiga.

878. A las 23:20 se intensificó el ataque con cañoneo naval, hasta las 03:30 del día siguiente.

879. Es muy poco más que refugiarse y esquivar los ataques (caso del radar MLV) lo que el personal de la FAA puede hacer.

- Relato My. OLIVA: "Aún con fuego naval había tareas que realizar igualmente, así; entre bombardeo y bombardeo aprovechámos para trasladarnos desde el pueblo al Aeropuerto (y viceversa), especialmente para asistir a las tripulaciones de Hércules, actualizándoles la situación, llevar y traer corresponadencia (tan importante para mantener la moral y ánimo en ~~1todos~~ los combatientes), controlar la carga recibida (que muchas veces desaparecía), colaborar en la carga y traslado de heridos, etc.
  Cuando me enteré que trasladaban al My. PIUMA (mi amigo, muy golpeado y herido por su eyección) fuí rápidamente a despedirlo y darle algunos cigarrillos para el cruce, muy a pesar de los médicos, pero lo vi tan mal que pensé que era mejor su tranquilidad, "fumando".

880. Al día siguiente se encontraron con las calles de Pto. Argentino cubiertas de hielo. Ello les dificultó su traslado a la BAM.

881. En horas de la mañana, un Harrier GR 3 sobrevoló posiciones del BIM 5 y fué aparentemente dañado por fuego concentrado de fusilería de la Ca. Mike. Se alejó humeando.

CAPITULO IX

EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE

El Dia 08 de Junio de 1982 (MARTES)

(4)

Situación

882. El enemigo terrestre completaba su cerco sobre Pto. Argentino y solo esperaba que la Br I 5, en el flanco sur, lograra su aptitud para encarar el ataque final con las demás unidades, ya listas y hostigando las defensas argentinas desde el NO y Oeste.
Para lograr este apresto, la Br I 5 (del Gen. ANTONY WILSON) debía finalizar el desembarco anfibio de algunas unidades (guardias galeses y escoceses) en la zona de Pto. Fitz Roy, y otras hacia la misma zona, helitransportadas. Ambos movimientos procedentes de la cabecera de playa en San Carlos.
El Carrier Battle Group, había ya casi finalizado su principal tarea y se empeãba ahora principalmente en el apoyo de fuego naval a las operaciones terrestres, al tiempo que empleaba su arma aérea en el apoyo aéreo directo (los GR 3) y en la defensa contra aérea (los FRS 1) en toda la extensión del archipiélago y el mar, donde operaba la TasK Force.

La intención de la FAS

883. Como en días anteriores, la FAS mantenía su objetivo de ataque a buques, dentro de lo posible logísticos o de transporte de tropas, considerándolo el más rentable, aunque no había podido, ~~en los últimos días~~, ubicarlos con precisión y oportunidad. Este día lo iba a lograr.

884. ~~Aunque,~~ mientras su EM planificaba las salidas de ataque a OM dentro del radio de acción de sus caza bombarderos y perfeccionaba todos sus medios de detección e información para lograr ubicarlos, inició las operaciones ~~ese día~~ con el complejo ataque de interdicción: ~~(Anexo PIV-VI-1 y 2 - Diario de Guerra FAS)~~.

Los ataques en Bahía Agradable

885. A las 10:26 Hs. el Comando FAS recibió información del CIC MLV de que había movimientos de buques en la zona de Punta Fitz Roy; serían dos buques grandes y otros chicos. Se estimó un posible desembarco. Entonces la FAS inició, ~~nuevamente, para asombro del mundo~~, una nueva ~~y gloriosa~~ operación que los británicos llaman "El día más negro de la flota" (~~Anexo PIV-VI-1~~).

1) Primer empleo

- Lanzó sucesivamente dos Ellas de A-4B y dos de M-5 para AON y dos más de M-5, sólo con cañones (3 x 1300), para diversión: ~~(Anexo Gráfico libro MORO)~~.
Previo a las salidas de combate decoló el reabastecedor - PARCA - 1 KC 130 (Vcom. CANO, Cap. HRUBICK,

Vcom. SERVATICO) desde GAL 11:57 al PCRA (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W).

a) OF 1289 - 4 A-4B -MASTIN- 3 BR - AON. Trip. (1) 1er.Ten. FILIPPINI C-250, (2) Ten. GALVEZ C-214, (3) Ten. AUTIERO C-237, (4) Alf. GOMEZ C-230. Desp. GAL 12:20 y se dirigieron al REV.

b) OF 1290 - 4 A-4B - DOGO - 3 BR - AON - (1) Cap. CARBALLO, (2) Ten RINKE, (3) 1er Ten CACHON y (4) Alf CARMONA. Dep. GAL 12:21 y se dirigieron al REV.

- Desde el PCRA regresaron por Tec. MASTIN 1 y 3 y el DOGO 1 (~~"Llévelos a la gloria"~~). Quedaron constituídas luego del REV, dos secciones (5 aviones)"DOGOS": (1) 1er.Ten. CACHON, (2) Alf. CARMONA, (3) Ten. RINKE y "MASTINES":(1) Ten. GALVEZ, (2) Alf. GOMEZ, y continuaron hacia el OM, pasaron rasante por la zona y vieron helicópteros y tropa, pero no buques; (13:55) al finalizar el recorrido iniciaron un viraje a la derecha y ahora sí, más el sur, avistaron a dos buques de asalto de la flota auxiliar ~~(REA)~~: el SIR TRISTAN y SIR GALAHAD. Los DOGOS se lanzaron sobre el GALAHAD y el Nro. 1 arrojó sus bombas que hicieron impacto en el centro de la estructura; el DOGO 2 observó impactos directos pero a él no le salieron las bombas; el Nro. 3 ratificó los impactos de CACHON y lanzó sus bombas, las que pegaron largas, rebotaron en el agua y explotaron en la costa donde gran cantidad de personal y material fueron afectados por dichas explosiones.
  Entraron acto seguido los dos MASTINES que, debido al humo que ya cubría el buque atacado, se dirigieron al SIR TRISTAN; al frente quedó el MASTIN 2 (Alf. GOMEZ) cuyas bombas dieron en la línea de flotación, (observadas por el MASTIN 1) y finalmente atacó GALVEZ que lanzó apuntando al mismo lugar, estimando haber pegado. Lograron destruir a los dos buques (uno se hundiría a poco (SIR GALAHAD) y el otro, irrecuperable, fue trasladado al museo (UK). (SIR TRISTAN). El MASTIN 2 regresó con su TER central destruído por impactos.
  ~~(Anexo: incluir todas las descripciones británicas)~~.
  Los DOGO/MASTINES, aterrizaron en GAL a las 15:30 ~~sin otras novedades.~~

c) OF 1291 - 3 M-5 -PERRO- 2 BR - AON Fitz Roy. Trip. (1) Cap. ROHDE, (2) 1er.Ten. GABARI, (3) 1er.Ten. RATTI. Desp. GRA 13:07.

- Relato 1er Ten. RATTI: Se ingresa a la Isla Soledad por el sur (I. San Jorge) la aproximación a la "Rada Agradable" se hace sobre la costa. El cruce con fragata ingresando a la Rada por el sur. Hay arti-

lleria antiaérea. El No 3 visualiza un impacto (posible misil) entre No. 1 y No. 2 sobre el mar. Al No. 3 (1er Ten. RATTI) le sale solo una bomba (BR) por falla de programador de tiro; en filmación (desaparecida) se observan los impactos de cañones (fotos).
Al regreso había meteorología mala. El radar informa sobre persecución de PAC hasta salir de la Isla Soledad.

- Relato 1er.Ten. GABARI: " La fragata no estaba estacionada, sino que estaba ingresando a la Bahía. Al verla al Sur de nuestra posición y casi lateral a la Ella, realizamos un viraje de casi 270 Grados por izquierda para enfrentarla desde tierra hacia el mar.
Al finalizar del viraje la Fragata había realizado 180 Grados y trataba a toda velocidad de colocarse en mar abierto.
Durante la aproximación traté de observar la matrícula de la Fragata y pude ver F-16, que no puedo asegurar hayan sido todos los números que tenía.
Yo también lancé las bombas aunque creo improbable que hayan pegado (era la primera vez que realizaba tiro en Dagger).
El único avión que recibió impactos fué el mío tenía varias esquirlas (pequeñas) en el tanque externo izquierdo de combustible".

d) OF 1292 - 3 M-5 - GATO - 2 BR - AON Fitz Roy. Trip. (1) Cap. CIMATTI, (2) My. N. MARTINEZ, (3) Ten. ANTONIETTI. Desp. GRA 13:09.

- Relato Cap. CIMATTI: El día 8 de Junio de 1982 despegan dos escuadrillas (TRES) 3 M-5 Dagger cada una (PERROS y GATOS) a las 13:00 Hs con el próposito de atacar unidades navales enemigas en la zona de Bahía Agradable. A pocos minutos del despegue el numeral 3 de los Gatos debe regresar por parabrisas astillados por lo que quedaron los Perros con tres numerales formando a la derecha del avión LEAR y la sección Gato (Cap. D AMILCAR CIMATTI No. 1 My MARTINEZ No. 2) a la izquierda.
A 160 (NM) antes al OM se inició el descenso para continuar con navegación rasante en formación fluida 1000 metros entre escuadrillas. ~~La meteorología era adversa 6/8 de cumulus con~~ habia lluvia~~s~~ intensa. ~~Se llegó a los puntos fijados en la navegación sin novedad y~~ al llegar a la zona del OM se avista a nuestra derecha un buque. Inmediatamente giro hacia la izquierda con rumbo al continente; por experiencia se sabía que muchos aviones que habían realizado virajes sobre el mar habían sido derribado por los misiles de los buques.
Enfrentamos el buque con rumbo general 160 grados;

154

primero los tres aviones de la escuadrilla "Perro" y luego los dos de la "Gato". En nuesstra corrida final se pudo apreciar nutrido fuego de artillería por los piques en el agua y las explosiones negras en el cielo de los 40 mm.
Todos los aviones lanzaron sus bombas salvo el No. 3 (1er Ten. RATTI) que no pudo efectuar el disparo de los mismos por problema en el programador. Se voló 10 minutos rasante y luego se comenzó en ascenso a FL 320, el regreso se desarrollo sin novedad.
Al aterrizaje se pudo comprobar un pequeño impacto en uno de los tanques del numeral 2 de la escuadrilla "Perro".

NOTA: Ambas escuadrillas (PERRO y GATO) fueron guiadas -en la navegación de ida- por un Lear Jet (OF 1291 - My. ARQUES, Ten. FELICE - Ver Esc. Fénix de éste día). Durante la misma regresó el GATO 3 por parabrisas astillado. La meteorología en ruta: cubierto 6/8 con precipitaciones. En la zona del OM buenas condiciones. Entraron al objetivo paralelos a la costa por la desembocadura S del Estrecho San Carlos y a 90 Grados de Rada Agradable, volando sobre el mar, avistaron una Fragata tipo ROTHESAY, estacionada, casi estática en dicha rada. Iniciaron viraje a la izquierda y se encolumnaron para el ataque. Atacaron los PERROS; el Nro. 1 lanzó sus bombas que hicieron impacto en la línea de flotación. Pero los tres aviones tiraron con cañones. Apreciaron poco eficaz la defensa antiaérea de la Fragata. Inmediatamente entraron los dos GATOS, lanzando sus bombas y cañoneando, estimando haber hecho impactos.

"Hay varias versiones inglesas que acusan el ataque sobre la Fragata HMS PLYMOUTH. Pero, si bien no coinciden entre ellas respecto a los daños, sí lo hacen en cuanto a su posición, en medio del Estrecho San Carlos, Costa Oeste, frente a DWN; cosa que no coincide con nuestra ubicación de la Fragata atacada por PERROS y GATOS (Rada Agradable). Lo que sí está comprobado por testigos visuales propios es que esa Fragata se alejó humeando, mar adentro, de RADA AGRADABLE.

- PERROS y GATOS, Arr. 14:58 y 14:59 respectivamente en GRA sin otra novedad.

e) OF 1293 - 3 M5 -CARTA- Cañones - Diversión - Islas Salvajes. Trip. (1) Vcom. VILLAR, (2) Ten. VALENTE, (3) 1er.Ten. CALLEJOS. Desp. SJU 13:24. despliegue Escuadrón M-5 a GAL

f) OF 1294 - 3 M5 -SOBRE- Dep. SJU: 13:25 - Cañones - Diversión - Islas Salvajes (1) 1er.Ten. MUSSO, (2) Ten. AGUIRRE, (3) Cap. MAFFEIS.

- Ambas escuadrillas se dirigieron hacia el OM simulando una operación de ataque por ruta directa.

Llegaron a Islas Salvajes (~~a qué nivel~~ ?) sin encontrar oposición contra aérea. (~~Enlazaron CIC~~ ?) La meteo se presentaba con nubes bajas y lluvia en algunos sectores. Y regresaron a SJU donde Arr. 14:54 (CARTA) y 14:59 (SOBRE) sin novedad.

- Relato My. OLIVA: La primera información sobre el desembarco la recibí en Operaciones (~~ese día estaba de turno y el Vcom GILOBERT aún no había llegado de regreso~~) ~~asique~~ hice confirmar la presencia de los buques en Ba. Agradable con el BIM 5, con el Regimiento que se encontraba al Sur y con nuestra ROA, antes de avisar a la FAS.
  Sugerí a la FAS que enviaran a los aviones atacando desde el Sur, para lograr mayor sorpresa.
  En el momento del ataque había una PAC muy próxima. Había una gran tensión en ese momento entre los que estábamos allí (por la presencia de la PAC); algunos me sugirieron que hiciera suspender el ataque, pero estaba tan seguro de la sorpresa, que decidí no hacerlo, ~~pedir la suspensión del ataque~~. Mi apreciación fue correcta: El éxito de esta primera oleada fue total y realizada en las "narices de los ingleses".
  Posteriormente, condicioné la segunda oleada al factor "rápidez", para mantener la sorpresa y sabiendo que aún las tropas atacadas no habían tenido tiempo de rehacerse. Manifesté a la FAS: "Que era preferible 1 avión Ya y no 10 dentro de dos horas". Lamentablemente esto no pudo ser ~~tenido en cuenta~~, quizás por la euforia del éxito del primer ataque, después de muchos días de espera para la acción o porque ya estaba planificada la segunda oleada ~~y~~. En ella tuvimos más pérdidas.

2) Segundo empleo

- Mientras se ejecutaba el primer empleo, que confirmaba la presencia de los buques y sin saber aún los resultados ~~-contundentes-~~ del mismo, la FAS ordenó un segundo empleo contra los OONN y como alternativa OOTT en la cabeza de Playa Establecimiento Fitz Roy. Estas escuadrillas se encontraban decolando al regreso de la primera oleada; se había perdido ya, el factor sorpresa, y eran esperadas por el enemigo aéreo que había reaccionado y se encontraba, con un máximo esfuerzo, patrullando esta área.
  Así salieron:

a) OF 1297 - 3 A-4B -MARTILLO- 3 BR - AON y Establecimiento Fitz Roy. Trip. 1er.Ten. BERRIER C-212, (2) Alf. VASQUEZ C-228, (3) 1er.Ten. SANCHEZ C-231. Desp. GAL 15:17.

b) OF 1296 - 3 A-4B -MAZO- 3 BR - AON y Fitz Roy. Trip. (1) 1er.Ten. BOLZAN C-204, (2) Alf. DELLEPIANE C-239, (3) Ten. ARRARAS C-226. Desp. GAL 15:23.

155

Ambas escuadrillas se encontraron en el REV (PARCA), en la posición Prevista FL 100.
Eran las 15:45. Previamente al REV se volvió el MARTILLO 1 por tec. (oxígeno) Arr. GAL 16:30. Posterior al REV retornó el MAZO 2 (oscilación RPM). Quedó entonces la escuadrilla integrada por (1) 1er.Ten. BOLZAN, (2) Ten. ARRARAS, (3) 1er.Ten. SANCHEZ, (4) Alf. VAZQUEZ. Arribaron rasante por la costa Sur de Isla Soledad, cruzando chubascos y sobrevolaron la zona del OM pasando al N de Pto. Fitz Roy. Recibieron nutrido fuego de A.Aé. Siguieron, vieron los buques previamente atacados (humeantes en Ba. Agradable) a su derecha, y sobrepasando los mismos iniciaron viraje a la derecha, en contacto ahora con el Radar MLV, quien les indicó que el blanco se encontraba más al O de la posición de la escuadrilla. Estaban ya sobre el agua, todavía al E de Ba. Agradable, observaron un lanchón de desembarco navegando rápidamente hacia la costa. Entonces el Nro. 3 (SANCHEZ) vió a su derecha y arriba, a 2 Sea Harriers lanzando sus misiles. Uno impactó en el Nro. 4 (Alf. VAZQUEZ) que explotó y el segundo impactó en el Nro 2 (Ten. ARRARAS) a quien se lo vió eyectarse y abrirse su paracaídas en la zona ocupada por el enemigo, pero no fue recuperado.
También el Nro. 3 observó que el Nro. 1 (1er.Ten. BOLZAN) efectuaba su lanzamiento sobre un lanchón (Foxtrot 4), el que fue alcanzado y se hundió (Con 8 muertos a bordo) iniciando luego viraje por la izquierda (mar) realizando bruscas maniobras evasivas y perdió todo contacto con él. Entonces el Nro. 3 (1er.Ten. SANCHEZ) abortó su ataque y escapó (el único) de la persecución de los Harriers. Llegó al REV, con impactos de esquirlas A.Aé. y luego a GAL donde Arr. 17:41.
Quedaban para siempre 3 halcones, más como centinelas eternos, en nuestro alchipiélago.
La versión británica (Libro AWSA, pág. 195/7):

"Por el resto de la tarde las PACs patrullaban los cielos alrrededor de Fitz Roy, pero con los ~~PAEs~~ Portaaviones lejos en el Este y la pista terrestre de San Carlos temporariamente F/S, había frecuentes ausencias en la cobertura aérea. El atardecer se aproximaba rápidamente, cuando el FL LT DAVE MORGAN y el LT DAVE SMITH (RAF) del Sqdn 800, arribaron al área. Mientras orbitaban al límite de CHOISEAUL SOUND a 10.000 ft., columnas de humo negro se elevaban de los aún ardientes buques y se esparcían hasta 10 millas al norte, como un hecho dramático del horror de la guerra. Abajo del avión un pequeño lanchón de desembarco emergió de este Estrecho, MORGAN chequeó con su buque control y comprobó que era propio. Entonces vio atrás del lanchón a un avión que se le aproxima-

Pradera del ganso

ba desde el SE en vuelo bajo.
A bordo del lanchón, que pertenecía al HMS FEARLESS y que iba de Ganso Verde a Fitz Roy, el C.1ro. M. PRICE había justo dejado su lugar, a la sombra de un Land Rover que lo protegía de la espuma, para pedir un libro prestado a un camarada:"...Súbitamente sentí un "Jushh" y una masa gris pasó sobre mi cabeza, luego una bomba explotó 20 mts. larga. Enseguida otra bomba impactó en el buque y lo próximo que sentí era que volaba y me estrellaba contra uno de los traillers. Esto fue lo último que ví por una semana.
Seis hombres fueron muertos en el ataque, el lanchón se hundió más tarde, luego de rescatarse sus sobrevivientes".
Morgan ya estaba en picada cuando las bombas explotaron: "Dí a pleno invertí y me lancé hacia él. En la picada me dí cuenta que había 2 aviones más que seguían al primero. Uno impactó una bomba a popa del lanchón que explotó furiosamente, eso me encoletizó. Cuando estaba a 2.000 ft ví un cuarto avión. Decidí ir por él. En la penumbra MORGAN pensó que los aviones enemigos eran MIRAGES, pero en realidad eran Skyhawks del Grupo 5.
Mientras tanto el Sea Harriers seguía en una picada con potencia a casi la velocidad del sonido "Me coloqué atrás pero, con velocidad superior, el avión se me hacía rápidamente más grande en mi parabrisas. Enganché mi misil a alrededor de 1.500 yardas y disparé a 1.000 yd. Mi misil hizo un pequeño corcovo y luego se lanzó hacia él explotando cerca de su empenaje, hubo una bola de fuego y las partes comenzaron a caer al agua.
No hubo reacción alguna de los otros, interesados en salir del blanco, sin intentar cubrirse recíprocamente".
Ya casi sobrepasando, Morgan viró hacia el segundo A4. Su piloto pareció haberse anoticiado porque inició un viraje a la izquierda, MORGAN enganchó su segundo Sidewinder y disparó: "Creo que él lo vió venir porque revirtió el viraje, pero el misil también revirtió cruzó delante mío y se dirigió a él cuando ya había virado unos 40 Grados, la explosión lo partió en la raíz del ala y se estrelló en el agua.
Ahora quedaban dos y aún los Harriers los tenían a tiro.
Habiendo disparado sus dos misiles, MORGAN inició un rápido ascenso vertical para quedar fuera de la trayectoria de SMITH que lo seguía; ahora era su turno; apuntó el misil que había selecccionado a uno de los aviones que tenía al frente, escuchó la señal de enganche en sus auriculares que confirmaba que la cabeza del misil infrarrojo había adquirido el blanco y presionó el botón de disparo.

156

El recuerda "Hubo un brillante flash y un zumbido cuando efectué el lanzamiento, que sacudió suavemente mi avión.
Seguramente el Mirage estaba demasiado bajo o demasiado rápido o lejos...Observaba con una suerte de fascinante impotencia. Todo parecía haberse detenido aunque en la realidad mi Sea Harrier iba rozando las olas a más de 10 NM por minuto. Luego la penumbra se iluminó por otra explosión y consecuente bola de fuego. El, debe haber estado volando tan bajo que el impacto del misil en el avión y el de éste contra el suelo parecieron simultáneos. (16:30 hs aproximadamente).
Volando el 4to. avión, el Ten. Héctor SANCHEZ fue un espectador impotente ante los derribos de sus camaradas; todo había sucedido tan rápidamente. El Skyhawk, atrás mío explotó y el Nro. 2 fue impactado en la cola, lo que lo desintegró. El piloto se eyectó pero su paracaídas estaba incendiado..."Sánchez eyectó sus tanques externos, dió a pleno y se mantuvo razante alejándose del área tan rápido como le fue posible. Ninguno de los otros tres pilotos sobrevivieron.
Desde el principio al fin el combate había durado menos de un minuto y medio".

c) El reabastecedor -PARCA 1- luego de reabastecer al avión del 1er.Ten. SANCHEZ detectó una pérdida de cobustible en el C-130, iniciando el regreso a las 17:27. A las 17:45 y ya a 10 NM de GAL se declaró en emergencia (por tren), logrando arribar a GAL a las 17:56 ~~sin otra novedad~~. ~~Asimismo, a las 11:35 Desp. CRV el PARCA 2 (Vcom. PESANNA, etc). Arr. CRV 18:58.~~

- Relato Vcom. CANO: KC-130 TC-69 -PARCA 1- Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, SM (R) GILIBERTO, SM (R) AGUIRRE, S Aux. FATTORE, SA MOLINA - Orbitaba en el punto asignado a la espera del regreso de las últimas escuadrillas que cumplían misiones en las islas, cuando escucha los reiterados llamados del MARTILLO 3, 1er Ten. SANCHEZ, al CIC-GAL estableciéndo el contacto radial este notificó al PARCA su intensión de eyectarse en proximidade del buque de rescate. Efectuado en el KC-130 los cálculos, se determinó un punto de reunión próximo a las islas, estableciéndose además el FL - 290 como nivel de REV.
Próximos al punto el reabastecedor que estelaba por sus cuatros motores fue avistado por el MARTILLO 3 produciéndose el engache cuando ~~el mismo~~ TENIA menos de 500 Lbs de combustible.
Debido al nivel elevado para este tipo de operación se produjo una fuerte pérdida de combustible en ~~el~~ la ~~manifold~~ Valvula de reabastecimiento (ente motores 1 y 2) que disminuyó y se hizo controlable por debajo de FL

Por rueda

a 100.
Próximo a GAL, el PARCA que había volado y entregado más combustible de lo debido a raiz de la emergencia del MARTILLO 3; debía a su vez declararse en emergencia ya ~~que la rueda~~ de nariz ~~estaba~~ trabada en posición "arriba" siendo superado el inconveniente luego del segundo procedimiento de extención de emergencia ~~del tren de nariz.~~

d) OF 1298 - 4 A4C -YUNQUE- 3 BRP - AOT en Fitz Roy. Desp. SJU 15:36 (1) Cap. CAFFARATI, (2) Ten. ZATARA, (3) Ten. PAREDI, (4) Alf. CODRINGTON. Navegaron hacia PCRA donde reabastecieron del PARCA 2.
El Nro. 4 Cargó 1.000 lts menos (debido a problemas en sus sistema de combustible). Cuando arribaron a 100 NM del archipiélago y volando sobre tope 8/8 nubes medias y chaparrones aislados, descendieron a rasante. La visibilidad estaba reducida por bruma y hora crepuscular.
Adoptaron formación tendiente a la línea.
Escucharon llamados del CIC MLV pero no contestaron. Unas 5 NM antes del OM (Establecimiento Fitz Roy) el guía avistó al SIR GALAHAD ardiendo en su parte media. No avistaron PAC y el terreno se desdibujaba por falta de luz. pudieron ubicar el blanco por los fogonazos de la A.Aé. (que era intenso desde el frente y costados). Efectuaron el lanzamiento general, y en salva, cuando el Omega del guía indicó el OM (unos 1.000 mts dentro del terreno). Escaparon bajo nutrida defensa antiaérea que provenía del Establecimiento y de los cerros del norte. Al no tener el crepúsculo de frente se veían con nitidez los misiles facilitando la evasión.
Lamentablemente el 3 y 4 no lanzaron sus bombas y se les trabaron los cañones (fallas técnicas u oposición A.Aé.).
En el regreso, el Nro. 3 avistó un avión enemigo que orbitaba a 4.000/5.000 ft por lo que continúo rasante. Logró conectar con el PARCA 2 que lo reabasteció, aunque también tenía pérdida de combustible por lo que siguió conectado al reabastecedor hasta próximo a la Base.
Los YUNQUES arribaron a SJU a las 17:51 (1); 17:57 (2); 18:06 (3); 18:10 (4).
La versión británica dice (Libro AWSA, pág. 195):

- "La Fuerza Aérea Argentina había demostrado contundentemente que todavía estaba en el negocio, pero los subsiguientes ataques (los del 2do. empleo) encontraron defensas más fuertes y poco pudieron lograr.
A poco de las 17:00 PM el Cap. CAFFARATI lideró una escuadrilla de 4 Skyhawks en el área, donde recibieron una recepción muy caliente de los infantes en tierra y las ahora reposicionadas baterías RAPIER. "Desde los costados de los cerros, pelotas rojas salieron en mi búsqueda; pensé que me alcanzaban. Repentinamente mi avión vibró por lo que parecían

157

2/3 martillazos. Miré mi temperatura y taquímetro pero no indicaban nada anormal", recordaba el Alf. CODRINGTON a la cola de la información.
"Vi no menos de 6 misiles subiendo hacia nosotros desde el terreno. Uno explotó muy cerca de la cola del Ten. PAREDI, otro venía derecho hacia mí, Instintivamente dí pleno y ejecuté un viraje muy escarpado y el misil me pasó por debajo".
Los 4 Skyhawks tuvieron misiles explotándoles muy cerca, éstos lo hacían el límite de su alcance. Los aviones de PAREDI y CODRINGTON recibieron impactos de armas livianas y ambos salieron con sus tanques pinchados. Se las arreglaron sin embargo, para encontrarse con el KC 130 reabastecedor y se enchufaron, luego el trío puso rumbo a Río Gallegos (en realidad era SJU) ~~NTE~~. Sólo cuando tuvieron su base a la vista, los pilotos rompieron contacto y se dirigieron directo al aterrizaje."

e) Cobertura aérea: En este segundo empleo también fue utilizado el sistema M-III para cobertura y diversión, simultáneamente a la ejecución de las operaciones de ataque.

- OF 1300 - 2 MIII -FLECHA- -MATRA MAGIC- Cobertura (1) Cap. ARNAU, (2) My. LUNA. Desp. GAL 16:00.

- OF 1301 - 2 MIII -LANZA- -MATRA MAGIC- Cobertura (1) Cap. GONZALEZ, (2) Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 16:04.

- Arribaron a la zona enlazando con Radar MLV. La sección FLECHA a FL 320 y MLV le informó que ~~tiene~~ tenía PAC a 12 NM en la cola. Ingresaba ya la Sección LANZA y MLV le ordenó interceptar a dicha PAC. Esta PAC, al advertir la maniobra descendió rápidamente y el CIC perdió contacto. Eran las 16:45 hs. FLECHA y LANZA regresaron sin otra novedad, Arr. GAL 17:37/17:39.
  Caía la noche en el TOAS, los buques ~~de~~ en ~~la~~ Ba. Agradable, seguirían ardiendo. La oscuridad velaba los dolores físicos y morales de un intenso día de ~~guerra~~ combate.

3) El Escuadrón Fénix

- También ese día, ya repuestos de la pérdida de su jefe 07-jun82; el Escuadrón Fénix cumplió con decisión y coraje, sus utilísimas tareas:

a) OF 2318 - LR - LV OTV -DIQUE- Trip. Cap. JURI, Ten. FELICE. GRA Punto 5420 S / 6200 W. Desp. GRA 17:30 - Apoyo de los F-28 ARA en cruce a MLV. Arr. GRA 20:39.

b) OF 1291 - LR - Sin indicativo - Trip. Cap. ARQUES, Ten.

FELICE. Guiado Ellas PERRO y GATO. Desp. GRA 14:1Ø = voló hasta 4Ø NM de Fitz Roy y regresó a GRA donde Arr. 16:1Ø.
Esta era la última salida operativa del glorioso Escdn. Fénix.
La Patria y la F.A.A. no olvidarán nunca su existencia y sus hombres (Lista completa en Anexo - My. ARQUES) civiles y militares que tripularon sus disímiles aviones (de dotación de la F.A.A. y requisados del ámbito civil - Anexo My. ARQUES) que asombraron al enemigo y al mundo aeronáutico con su ingenio, capacidad profesional, vocación aérea militar, y coraje indiscutible, llevaron en su corazón el orgullo argentino del deber cumplido.

4) E y R cercano

- Nuevamente el solitario PLATINO efectuó su rutinaria E y R desde BAM SCZ.

a) OF 148 - 1 TS 6Ø -PLATINO I- Desp. SCZ Ø9:3Ø. Trip. ?. Arr. SCZ 12:ØØ.

b) OF 149 - 1 TS 6Ø -PLATINO II - Desp. SCZ 15:ØØ. Trip. ?. Arr. SCZ 18:ØØ.

La actividad de nuestra aviación naval

- Ese día, la Aviación Naval, cumplió las siguientes actividades operativas, desde GRA.

1) Cruces del puente aéreo: Dos F-28 lograron cruzar y arribar a BAM MLV.

a) LV GOM - Desp. GRA 17:2Ø - Arr. MLV 18:4Ø. Desp. MLV 19:Ø5.

b) LV PER - Desp. GRA 17:45 - Arr. MLV 19:15. Desp. MLV 19:35

c) Ambos F-28 regresaron a GRA S/N.

2) Ataque a objetivos terrestres: Dos A-4Q despegaron de GRA Ø8:46 indicativo -TABANO- y se dirigieron a Isla Broken (cerca de Base Aeron. Calderón) donde efectuaron un ataque a objetivos terrestres a las 1Ø:ØØ y regresaron S/N.

Los sucesos en Malvinas

- Aparte de nuestro existoso ataque a Fitz Roy, ese día sucedieron otros hechos menores en nuestro archipiélago:

1) Se accidentó un GR 3 - Matr. XZ 989 (Wg Cdr Peter Squire) en la pista terrestre enemiga en San Carlos. El avión quedó inutilizado y la pista F/S toda la tarde.

2) Intento de enlace: En frecuencia 4.500 a las 10:45 el enemigo intentó efectuar un enlace entre el Vcom. COSTA prisionero y a bordo de un buque de la Task Force y el Brig. CASTELLANOS (CATOM); no se lo atendió por orden del Brig. CASTELLANOS.

3) Fuego Naval: A las 23:00 hs. comenzó el bombardeo naval y terrestre sobre el área de Puerto Argentino.

~~CAPITULO VII~~

LOS ULTIMOS ATAQUES DE LA F.A.A.

El Día 09 de Junio de 1982 (MIERCOLES)

La situación

886. Sin duda, los ataques de la FAS en Ba. Agradable, causaron un trastorno imprevisto en el plan enemigo para capturar Pto. Argentino. La FAS esperaba, honestamente, que nuestras FFTT en el archipiélago, hicieran una maniobra de infantería que aprovechara esta nueva situación creada ~~por su esfuerzo y decisión~~. Pero no fue así, nuestras fuerzas no podían ya intentar un avance en la zona, ~~Y~~ . Con más efectividad, nuestras Artillería mantuvo sus ataques sobre Estancia House y The Laggon, que evitaron el avance enemigo, dispersando algunas formaciones. Es decir, si bien el enemigo había sufrido un golpe aéreo, en el terreno operaba con tranquilidad y reagrupaba sus fuerzas.

887. Quedaba, nuevamente a cargo de la FAS, mantener el ataque a esa zona y por lo tanto allí dirigió su esfuerzo. con los medios disponibles. No descuidó tampoco las operaciones de interdicción, para lo cual mantuvo la ejecución de la E y R lejanos a una Sección de MK-62 en MDP. Y otra en GAL pues tenía indicios de la posibilidad de que, por el mar austral ingresaran buques de apoyo a la Task Force.

La meteorología

888. Era distinta en el continente que en las Malvinas:

1) Area del continente: ~~Una circulación anticiclónica en la zona de operaciones produjo~~ buen tiempo y condiciones para vuelo ~~VFR.~~ VISUAL

2) Area de Malvinas: ~~Una circulación de aire frío produjo CB aislados con base entre 500/600 mts y algunas~~ precipitaciones en el E y NE de MLV.

~~3) QAM INO 14:00 hs: 3 km - 4 SC AS/600 - 6/2 - 300/15.~~

Las operaciones de ataque de la FAS

889. Podemos dividirlos en ~~(Anexo PIV-VII-1):~~

1) Los medios de apoyo

a) 13:15 Dep. GAL - KC 130 - TC 69 - CIERTO 2. Vcom. NOE-My.BRIEND-Cap.BILMEZIS-S.M.CUFRE-C.P.GOLIER-S.AUX.SOSA-S.AUX.MARNONI-S.P.CARAVACA. PCRA 52 Gdos 30 min. S/65 Gdos 00 Min. W-FL 100. reabasteció a 2 A4B-PITON y A4C COBRA-(A estos últimos COBRA 1 y 2, los trajo enganchados hasta la vista SJU por pérdida de combustible al regreso). Arr.GAL 17:33.

159

b) 13:20-Dep.GAL-KC 130 TC 70-CIERTO I- Vcom. PESANNA, ler. Ten. VACCARO, My.GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTINEZ, S.AUX. ARDIZZONI y S.AUX.AMENGUAL. ~~PCRA (el mismo del 2do) PE?~~.
No efectuó REV y regresó a CRV Arr. 18:03.

2) Los ataques a la zona Fitz Roy

a) OF 1302-3 A4B-PITON-3 BR-OM ~~Dep.14:02 Arr.17:15~~ - Buques en Ba al Sur del Establecimiento Fitz Roy - ler.Ten. BERRIER C-212, Alf. DELLÉPIANE C-230, Ten. GELARDI C-227. Desp. GAL 13:57. Arr 17:15.

b) OF 1303 - 4 A-4C -COBRA- 3 BR - OM idem. - Cap. ALMOÑO, Alf. MARTINEZ, ler.Ten. CONSTANTINO, Alf. ISAAC. Desp. SJU 14:05, a poco del Desp. regresa el Nro. 3 por fallas en el VHF.

~~890.~~ Ambas escuadrillas reabastecieron del CIERTO 2 en el PCRA previsto, luego del REV regresó el Cobra 4 (por trasvase). Iniciaron entonces la navegación al OM los dos Cobras restantes (ALMOÑO y MARTINEZ). Se dirigieron al P1 (52 Grados, 60 minutos) luego al P2 (52 Grados, 57 minutos, 30 segundos) pero por fallas en dicha navegación (~~Omega ?~~) en la realidad estaban siguiendo una ruta apartada 20 NM al norte. Iban ra§ante y se apercibieron del error al sobrevolar Mte. Kent y aparecer sobre Ba. Anunciación. Decidieron regresar por la Costa Norte de las Islas. Allí el guía advirtió pérdida de combustible del numeral (impacto con pájaro y rotura manguera sistema hidráulico de freno). No observaron buques, PAC, ni A.Aé. No enlazaron CIC por tener órdenes de silencio de radio. Eyectaron las cargas externas y se dirigieron nuevamente al REV, donde acoplaron al CIERTO 2, quien los remolcó hasta 130 NM de SJU. Aterrizó primero el Nro. 2, con problemas de freno, enganchó barrera ~~S/N~~ 17:00, el Nro. 1 lo siguió a continuación S/N.

~~891.~~ La Escuadrilla PITON reunida con la anterior en el REV de ida, navegó formándose a poca distancia de la COBRA y advirtió que ésta se desplazaba hacia el Norte. En el punto dos (aceleración), la perdió de vista y entonces (PITON) corrigió para bloquear en ruta al P2, ra§ante salieron correctamente a la zona del OM, Identificaron Ba. Agradable y no observaron buque alguno. Solo vieron mar adentro -a 2 NM de Establecimiento Fitz Roy- una lancha pequeña. Escucharon al CIC dar posición de una PAC. No avistaron ningún objetivo terrestre, y decidieron volver con viraje a la izquierda, regresando por el Norte hasta Islas Salvajes, donde eyectaron cargas y se dirigieron al REV. ~~(Reabastecen ? de quien ? Cierto 1 ?). Finalmente~~ Arr. SJU 17:15 ~~S/N.~~

c) OF 1304 - 3 M5 -CORAL- 2 BR - Objetivo naval a confirmar por explorador un avión ARA el LV ALL B-200 (CORAL). Trip. Cap. MIR GONZALEZ, ler.Ten. ANTONIETTI, My. MARTINEZ. Navegaron hacia el archipiélago guiados por un Lear Jet y arribaron a la zona de Islas Leones y no avistaron

ningún objetivo. La ~~meteorología era 7/8 a 3.000 pies con lloviznas.~~ Regresaron ~~S/N~~ a GRA Arr. 16:22.

3) La E y R

- La FAS había disminuido sus operaciones de E y R y diversión con los medios del Escuadrón Fénix y esta responsabilidad la había asumido la aviación naval con su reciente dotación de B-200. Pero se advirtieron inconvenientes en esta operación conjunta que dieron por resultado la ineficiencia de nuestras operaciones de ataque de ese día (casos PITON y CORAL) que no encontraron los objetivos esperados. Aparentemente la E y R ARA informaba a la FAS sobre sus detecciones, pero no funcionaba el sistema de guiado y control de nuestras secciones de ataque por parte del OCAT en vuelo. Los blancos no estaban donde ~~los navales~~ indicaban.

a) Estrategica: Volaron los B-707

b) Cercana: La rutinaria de PLATINO 1 TS 60 desde SCZ; I de 09:30 a 12:00 hs. y II de 15:30 a 18:00 hs. ~~S/N. Trip. 2~~.

4) Modificación del dispositivo de despliegue

- La FAS ese día ordenó el traslado de los Escuadrones I y II de A-4B que operaban de GAL a SJU, para que los M-5 de SJU se trasladaran a GAL, pues la pista de GRA tenía formación de hielo cada vez más frecuentemente, a fin de ampliar en algo la muy escasa autonomía de los "DAGGER" sobre las Islas, ya que GAL está más cerca de ella que SJU, al no poder hacerlo de GRA.

En nuestro archipiélago

1) Ataques de Artillería y navales: Las posiciones defensivas de nuestro despliegue terrestres fueron bombardeadas, durante la noche 8/9 JUN-por la artillería enemiga, (zona 2 Hermanas) desde el Oeste y el fuego naval (zona BAM|MLV) desde el mar.

2) Repliegues de helicópteros al continente

- La FAA ordenó el repliegue de dos CH 47 (el H 91 y H 93) del Escuadrón helicópteros en Pto.Argentino a GRA. ~~Incluir~~ tripulaciones y cargas. Informe misión. Causa o apreciación. Dep. INO 06:05 Arr. GRA? La navegación se efectuó en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno (50 ft sobre obstáculos) para evitar ser detectados. Llevaban tambores de combustible a bordo, de los cuales iban bombeando a los tanques de combustible del helicóptero. Ate-

160 ?

rrizaron en una isla en emergencia. (Ampliar que es una misión muy interesante).

3) ~~Dos cruces~~ de ARA

~~- Dos F-28:~~

~~LV MAL que arribaron a MLV 19:09 hs.~~
~~LV GOM " " " 19:29 hs.~~

4) Daños a un GR3

- Informó RI 3 que a las 11:00 hs. un Harrier atacó un camino en su franja de combate. Fue repelido con armas livianas y aparentemente averiado. Los británicos (Libro AWSA.pag. 199) admiten estas averías en el avión (GR 3) del FLT LT MURDO MAC LEOD que debió bajar su tren de aterrizaje (~~en el PAL~~) con el sistema de emergencia. "Tenía 6 o 7 agujeros en el avión y cortadas líneas de circuito hidráulico en los planos y fuselaje".

5) Coordinación para el Apoyo Aéreo Directo

- Al anochecer, personal del Escuadrón Pucará (My NAVARRO, Jefe del Escuadrón Aeromóvil)) en el Puesto de Comando de Pto. Argentino coordinó con el Ejército Argentino una salida de IA-58 en ~~AAD~~ apoyo directo predispuesta para el día siguiente.

[Batallon de Infanteria de Marina Nº 5]

El Día 10 de Junio de 1982 (JUEVES)

[Grupo de Artilleria Nº 3]

La situación en ~~nuestras Islas~~ Malvinas

[Regimiento de Infanteria Nº 7]

El enemigo

~~892~~. Todo el esfuerzo ~~bélico~~ enemigo se concentró sobre nuestras defensas de Pto. Argentino. En su accionar terrestre ~~el enemigo~~ presionó, con fuego de artillería las posiciones del RI4 en la zona Mte. Kent y Longdom. En su accionar aéreo, fueron detectadas 34 PAC (a partir 08:15), y varios ataques a objetivos terrestres sobre nuestros sectores del BIM 5, C/GA 3, RI 7 y la BAM MLV. ~~Mientras que,~~ desde el mar, continuó su fuego naval en horas nocturnas, sobre todos los sectores. ~~También~~ desde helicópteros realizó ataques con cohetes filoguiados sobre Moody Brook y objetivos muy próximos a la ciudad. Ese día los GR 3 continuaron operando con bombas (1000 Lbs.) láser guiadas aunque no lograron lanzarlas debido a la inexistencia del OCAA especializados en la iluminación láser del blanco. ~~En general, no recibieron mayores requerimientos para el AAD.~~

[especial de control aereo adelantado]

Nuestras acciones ~~(AAD)~~ [de apoyo a las fuerzas terrestres]

~~893~~. Desde el punto de vista terrestre, se resistió en todas las posiciones defensivas. Nuestra artillería combatió activamente. Ese día, al amanecer, se cumplió la salida de 3-IA58, predispuesta (coordinada el día anterior) y cuyo objetivo era: posiciones de artillería enemiga en Mte. Kent y MURRELL Bridge. Nuestra artillería señalizó la zona del OM. Los 3 IA58 - 1er.Ten. MICHELOUD, 1er.Ten. AYERDI y Ten. MORALES despegaron 08:28 de BAM MLV y siete minutos después atacaron la zona con cohetes y cañones de 20 mm.. Se registraron algunas fallas de armamento (óxido en los contactos de las coheteras), pero pese a ello pudieron cumplir con la misión. Regresaron los tres ~~a su BAM MLV (08:45)~~, el Nro. 1 S/N pero el 2 con impacto de armas livianas en el plano derecho y el 3 en el fuselaje ~~(Anexo PIV-II-27 - Diario de Guerra Escdn PUCARA)~~.

La meteorología

~~894~~. ~~Fue la siguiente:~~

1) Area del continente: ~~Pasaje de una onda frontal durante la mañana que produjo~~ precipitaciones en la zona Norte de Sta. Cruz y Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo con vientos suaves y variables, visibilidad superior a 10 Km.

2) Area Malvinas: Nublado ~~3 a 5/8 de Sc~~ con techos de 200 a 600 mt. ~~6 a 7/8 Ac. As.~~ Estas condiciones se mantuvieron con una visibilidad mayor de 10 Km y no se registraron fenómenos significativos.

La situación de la FAS

181

~~895~~. Ese día concentró sus acciones en tres objetivos principales: interdicción del TOAS, apoyo de fuego cercano a Mte. Kent y redespliegue de sus escuadrones de A-4B a SJU.

1) <u>Interdicción del TOAS:</u> Esta operación, como días anteriores, se cumplió mediante el sistema compuesto por ~~(Anexo PIV-VII-2)~~:

- TC-91 Vcom. PAULIK - Vcom. CID - My. OVIEDO.

- TC-92 Vcom. CASTIELLA - My. BARONI - My. ROSALES.

- 2 B-707 (E y R lejana) que patrullaban las rutas meridionales de acceso al TOAS, enlazados al CFAS.

- 2/4 MK 62 armados para BOH en estado de alerta en TRE u GAL.

- 1 LR HS 125 para OCAT.

- "Ese día la exploración de los B-707, observó, ~~sin embargo~~, la presencia del enemigo aéreo. A las 13:10 (FL 390) avistó tres aviones (aparentemente uno grande y dos pequeños) a la latitud de Bs. As. (~~longitud~~ ?) que se dirigían con rumbo estimado 210 Grados. El CFAS apreció entonces un ataque de VULCAN al archipiélago, a producirse entre 14:15/14:30 hs. y de inmediado ordenó el alerta a sus BAM de SJU-GRA, GAL y CRV y emitió las OOFF 1306 y 1307 - MIII - de GAL para intercepción de dichos aviones en el archipiélago; así:

a) OF 1306 - 2 MIII -CONDOR- 2 MATRA/MAGIC. TRip. Cap. ARNAU, Cap. GONZALEZ, Desp. GAL 13:37.

b) OF 1307 - 2 MIII -DAGA- 2 MATRA/MAGIC. Trip. My. SANCHEZ, Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 13:54.

- La navegación hacia el objetivo se cumplió sin problemas y buena meteorología a FL 310 Grados sobre Estrecho San Carlos (CONDOR 14:15; DAGA 14:35) enlazando Radar MLV quien les informó que había dos PAC, una sobre Mte. Kent (FL 180) y otra sobre San Carlos, volando muy bajo. Colocaron rumbo 310 al mismo FL, luego permanecieron en espera (090 Grados / 270 Grados) sin noticias del Vulcan. A las 14:40 (CONDR) y 15:10 (DAGA) se retiraron sin otra novedad y siempre a FL 310. Regresaron a GAL donde arribaron 15:18 (Cóndor) y 15:37 (Daga) S/N. El CFAS llegó a la conclusión de que se trató de 2 aviones Harrier y un reabastecedor (probable Víctor) en traslado (ferry) de Ascensión a un ~~PAL~~ Portaaviones alejado de Radar MLV.

2) <u>Apoyo aéreo directo a Mte. Kent</u>

- Ante la concentración enemiga de posiciones de artillería y probables puestos de comando en la zona de Mte. Kent, la FAS concibió una salida de MK 62 para bombardeo horizontal nocturno a dicha área. ~~Ordenó así~~:

a) OF 1308 - 2 MK 62 -TIGRE- 5 MK 17 - Trip. Cap. BERTOLDI, Cap. SANCHEZ, 1er.Ten. HEREDIA, 1er.Ten. GEREZ. Desp. TRE, 21:39, no decoló numeral por fallas técnicas.

b) OF 1309 - 2 MK 62 -LEON- 2 MK 17 - Trip. Cap. MARTINEZ VILLADA, My. ESCUDERO, 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNI--NO. Desp. TRE 21:39, tampoco decoló numeral por fallas técnicas.

- Ambos guías formaron una sección (TIGRE) y se dirigieron ~~ADA~~ a Punto 1 (51 Grados, 26 minutos, S / 57 Grados, 42 minutos, W). En proximidades de ésa posición avistaron 5 luces sobre el agua con movimientos N/S y luego a 55 NM detectaron otras dos fuertes luces amarillas. Su OM era la ladera S/O de Mte. Kent ~~(51 Grados, 41 minutos, S / 58 Grados, 08 minutos, W)~~ a las 23:00 hs. Dirigiéndose al P2 (51 Grados, 34 minutos, S / 57 Grados, 44 minutos, W) y ya enlazados con Radar MLV ~~(CINTA)~~ éste ordenó el regreso ~~inmediato~~ por ecos en el radial 302 ~~INO~~ y otros móviles al N (30 NM) apreciados como PAC. Regresaron los TIGRES sin alcanzar el OM, a TRE donde Arr. 00:40/5.

3) Redespliegue de escuadrillas A-4B

- ~~La FAS, ya desde el día anterior había iniciado el traslado del sistema A-4B a la BAM SJU a los efectos de dejar libre a BAM GAL para continuar con los MIII y traer los MV de SJU a GAL dado que desde SJU es mucha la disntancia (SJU - MLV), lo que dejaba muy poco márgen de combustible.~~ Ese día se reunió en SJU a todos los A-4B en servicio.

4) ~~La E y R cercana~~

~~a) 2 secciones de IA 58 desde BAM SCZ.~~

~~- OF 1333 -BAGRE- Trip. ? - 15:30/17:00~~

~~- Of 1336 -NAHUEL- Trip. ? - 14:00/15:30~~

~~b) El rutinario TS 60, desde BAM SCZ.~~

~~- OF 152 -PLATINO I- Trip. ? - 09:30/12:00~~

~~- OF 153 -PLATINO II- Trip. ? - 15:00/18:00~~

~~(cuál era el circuito que patrullaban ?)~~

5) Un cruce C-130 que no pudo llegar

a) Ese día se concretó un nuevo y arriesgado cruce C-130 que por razones tácticas no pudo aterrizar en MLV, a pesar de haber volado 06:10 hs.

- TC 65 "MARTE" Trip. (Confirmar) Vcom. DEMARCO, My. MACLAY, Cap. MARTEARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.A. CASTILLO, S.Aux. CORTEZ. Desp. CRV 14:30, no aterrizó MLV por situación táctica, Arr. CRV 20:30, volando 06:10 hs. ~~S/N. Ampliar con manifiesto de carga y PAX.~~

b) Asimismo ese día intentó un cruce ARA (F-28 LV MAL) que Desp. GRA 18:03 pero no arribó a BAM MLV, retornando a su Base.

El Día 11 de Junio de 1982 (VIERNES)

La situación en Puerto Argentino

El enemigo

~~896.~~ Estaba listo para iniciar el avance final sobre Puerto Argentino con el ataque -en la noche de ese día- a los Montes Longdon, Harriet y Two Sisters. Por ello durante el día, incrementaron su presión sobre nuestras defensas mediante el uso intensivo de artillería, aviones en ataques a objetivos terrestres, principalmente a nuestra BAM MLV (08:30) o Moody Brook (16:01), e incluso helicópteros, uno de los cuales aproximándose desde Bahía Anunciación lanzó cohetes filoguiados sobre el Puesto de Comando del TOM (impactó a 150 m.) y otro fallido que cayó en la rada del Puerto, próximo a nuestro buque Ba. Paraíso, a punto de zarpar para el traslado de heridos al continente.
Finalmente el Carrier Battle Group colaboró con fuego naval nocturno sobre Sapper Hill y Aéreo diurno sobre Pto. Howard. (11:10).
(X) Dice la RN en su libro FAW (Escdn 1 (F) de la RAF abordo del HERMES):
"El 11 jun fueron lanzadas varias salidas contra posiciones (terrestres) argentinas, que encontraron, nuevamente, intensa oposición de armas livianas. Tony HARPER (XZ 997) y Nick GILCHRIST (XW 919) decolaron del "Hermes" a las 08:22 para un ataque con bombas láser guiadas sobre Pto. Argentino. El nuevo par, que se lanzó a las 08:48 Jerry ~~Pook~~ (XV 789) y Mike Beech (XZ 992) retornó 20 minutos después, pues el 789 tenía fallas IFF. Alrededor de dos horas después, Ross Boyens (XZ 982) y John Rochfort (XW 919) decolaron para bombardear posiciones de tropas argentinas, pero Rochfort, a poco de despegar tuvo problemas y se vio obligado a eyectar sus bombas. Continuó, pero solo con cañones (Aden).
Jerry Pook (XV 789) y Mike Beech (XZ 133) siguieron a las 11:50 con un ataque a Mte. HARRIET mientras Peter Harris (XV 789) y Nick Gilchrist (XZ 997) abandonaron el ~~PAL~~ portaaviones a las 15:10 con bombas beluga (fragmentación) para un ataque en el área de Pto. Argentino.
Peter Squire (XZ 992) y Mark Hare (XZ 133) ejecutaron la misión final del día, armados con bombas 1.000 lbs. para un ataque a emplazamientos de ametralladoras argentinas, cerca de Mte. -LONGDON. Les dispararon 3 misiles Blow Pipe, los dos primeros resultaron cortos, pero el tercero explotó alrededor de 100 ft. arriba del GR3 de Harris. Una enervante experiencia !.

- Relato My. OLIVA: "Uno de los ataque con cohetes filogniados desde helicóptero fue realizado al Puesto de Comando Conjunto y el cohete impactó a unos 100/150 mts. sobre el agua (estábamos varios allí y el Vcom. CATALA y Brigadier ALEGRIA ~~y~~ GILOBERT vieron el impacto desde una ventana). A partir de ese momento, el lugar dejó de ser Puesto de Comando ~~y~~ Conjunto, cada Fuerza instaló nuevos P.C. en lugares diferentes" (~~Pasé a desempeñarse como Oficial de Enlace con Ejército, General JOFRE).~~

Inicio de la batalla terrestre final

897. El enemigo desde sus posiciones en el cerco a Pto. Argentino (~~Anexo gráfico y descripción de AI~~) inició la I fase de la batalla; pero para nuestra historia de la Batalla Aérea ~~de nuestras Islas Malvinas~~, nada mejor que transcribir lo que uno de nuestros aviadores en la zona, el 1er.Ten. MICHELOUD, redactó en su informe de ese día (11-jun) (~~Anexo PIV-III-2~~):

"Creo que la noche que cayó el Monte Longdon, un viernes que según teníamos noticia JUAN PABLO II visitaba nuestra patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes atizando la media noche. Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado del hipódromo, hasta que una de las salvas dió tan próximo que los cascotes cayeron sobre nuestro techo. Aún estando fuera buscando protección, apreciamos que un obús de ésa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por Kelpers. Luego de dos o tres salvas muy próximas comprendimos que en cualquier momento nos darían una. Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehículo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo como nunca de cerca las explosiones que, como relámpagos, lo hacían antes de impactar algunas casi sobre nuestras cabezas.
Llegamos tras este tipo de marcha a la "casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al Vcom. GIMENEZ ORTIZ, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que por el tipo de ~~su~~ construcción así se le había dado en llamar.
Al día siguiente los que volvieron por algunas pertenencias a nuestra "casa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que había ~~encontrado~~ adentro".

La meteorología

898. En MLV ~~los QAM (Anexo) mostraban~~ tiempo parcialmente nublado ~~4/6 de Ch/Cl y Sc entre 200/600 mts~~. Temp. 2 a 3 Grados C. Vientos suaves del NO

899. Ese día la FAS no ejecutó operaciones aéreas de ataque. Solamente se desarrollaron misiones de E y R y del Puente Aéreo.

1) Exploración y Reconocimiento (~~Anexo PIV-VII-3~~)

a) Lejano: Dos B-707 TC-93 Trip. Vcom. MONTENEGRO / Vcom. GENOLET. Desp. SJU 11:20 hs Arr. CRV 15:40 hs. TC-92 Trip. Vcom. ARGUELLES / My. BARBERO / Cap. ZARATE. Desp.

EZE 05:50 hs. Arr. PAL 14:10 hs.

b) Cercano: Se desarrolló desde BAM SCZ mediante dos sistemas:

- PLATINO II y ~~- 1 TS 60 - Trip. ? - zona ?. Desp. 09:30. Arr. 12:00.~~

- NAHUEL - 2 IA 58 (Trip. Cap. VILA / Ten. MANZUR) en ruta GAL-MLV hasta 150 NM. Desp. 15:00 hs. Arr. 16:30 hs.

2) Puente aéreo

- A pesar de la desesperante situación táctica en Pto. Argentino, ese día la FAS ejecutó un valioso cruce. ~~También lo hizo un F-28 de ARA.~~

a) C-130 - TC 64 - Trip. My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ. Desp. GAL 15:35. Arr. MLV 18:12. Desp. MLV 18:28. Arr. CRV 22:10 S/N.

- Relato My. PALAZZI: "El TC-64 despegó de CRV con 15.000 kgs. de munición 155 mm. y embarcó en GAL 44 PAX (relevo A.Aé.). En la carrera de aterrizaje en Malvinas se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no ~~era~~ aceptable el reemplazo debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas condiciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso. A los 10 minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente calado hacia la derecha. ~~Pese a la resistencia que ofrecía el rozamiento de la llanta sobre la pista para que el avión incrementara la velocidad y alcanzara la de despegue,~~ ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso, se intentó la rotación muy por debajo de la veloc. mínima (VMC) lográndose el despegue".

~~b) F-28 ARA - LV DIM - Desp. GRA 17:42 - Arr. MLV 19:13. Desp. MLV 19:28 - Arr. S/N. (Último cruce ARA).~~

Las Tácticas de las PAC

~~900.~~ Respecto a estos últimos cruces, los británicos ideaban sutiles tácticas que les permitieran cazar algún avión de transporte de nuestro ~~heroico~~ y milagroso puente aéreo. Dice el libro FAW de la RN:

- "El 11-junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones de Sea Harriers, imaginada en un ~~(desesperado)~~ esfuerzo para interceptar los continuos raids de los C-130 argentinos a Pto. Stan-

164

ley. Los 4 aviones se instalarían juntos (mismo nivel) en una posición de PAC, desde allí una sección se apartaría descendiendo rápidamente a bajo nivel y se instalaría en la Bahía Reina Carlota, en la costa Oeste de la Gran Malvina. La PAC restante, a mediano nivel retornaría normalmente al "INVINCIBLE" para cargar combustible, mientras el par a bajo nivel, deambularía por la Bahía (Reina Carlota) esperando que apareciara el C-130. Cuando fuera necesario esta Sección iría a reabastecerse en la pista terrestre de San Carlos. Se esperaba que la retirada de la PAC (a medio nivel) sería visible en los radares argentinos. Por lo tanto un Hércules se vería tentado a decolar de, o dirigirse a Pto. Argentino. Era un plan razonable basado en los previos movimientos de los C-130. Lamentablemente no apareció ninguno en esta oportunidad. Los dos Sea Harriers (bajo nivel) se fueron a San Carlos a reabastecer. Mientras aterrizaban pincharon sus cubiertas en la pista metálica, aunque después fueron capaces de retornar al INVINCIBLE. Un C-130 del GlT se las arregló para aterrizar sin molestias en el Aeropuerto a las 18:15 ese anochecer" ~~y un F-28 de ARA a las 19:13Hs.~~"

El Dia 12 de Junio de 1982 (SABADO)

La situación en el archipiélago

901. Al comenzar ese día, el enemigo terrestre inició su embestida final hacia Puerto Argentino. Lo hizo avanzando principalmente desde el Oeste (Monte LONGDON y Two Sisters) produciéndose, en la vanguardia, recios contactos cuerpo a cuerpo. Murió en uno de ellos, el Tte. RAMOS (EA) "por la acción de armas blancas del enemigo" (02:45).
Los ingleses no sólo usaron su infantería sino que fueron apoyados eficientemente por el fuego naval y la artillería de campaña. También, por el Norte (DRUNKEN ROCK), aparecieron treinta (30) vehículos tipo "Scorpion", en direcci'on a Mte. Longdon.

902. Nuestras fuerzas, en el frente Oeste se replegaron hacia Puerto Argentino, mientras nuestra artillería (CA 3) mantuvo su eficiente accionar (Cñ 155 mm) sobre zona N de Monte Kent y N de North BASIM (posiciones de artillería enemiga), batió asimismo un helicóptero enemigo (16:00 hs). Entre las 04:30, de ese día y las 08:00 del día siguiente, nuestra ~~gloriosa~~ artillería (EA) consumió aproximadamente 2.500 proyectiles ~~(Anexo "Conclusiones Comisión CALVI"~~) efectuando numerosos cambios de posición.

903. Nuestra defensa terrestre, se rehizo más atrás y cerró el dispositivo.

904. El avance enemigo desde el Sur Oeste (Mte. HARRIET) logró avances significativos tomando esa altura a mediodía. El BIM 5, duramente castigado, mantuvo su posición en Monte Tumbledown.

905. Mientras el Enemigo avanzaba en el terreno, nuestras defensas costeras lanzaron un Exocet MM (03:42) contra uno de los buques que proporcionaba apoyo de fuego naval a la zona de combate; y esta vez funcionó todo el mecanismo ~~(excepto la explosión del misil)~~ produciéndose el impacto en la popa de la Fragata HMS "GLAMORGAN" (a 18 ~~mm~~ millas al Sur) que destruyó el helicóptero, mató a trece tripulantes e hirió a diecisiete más

- "Del Libro "Cartas de un Marino Inglés", de David Tinker (Pág. 22): En la noche del 11 al 12 de Junio, el "GLAMORGAN" realizó un nuevo cañoneo desde una posición muy próxima a tierra, a no más de quinientos metros de la costa. A las 06:00 hs., como en oportunidades anteriores, los cañones cesaron el fuego y el buque se dispuso a alejarse hacia mar abierto. Los argentinos habían montado un misil Exocet sobre un camión y eligieron ese momento para dispararlo. Desde el buque lo vieron cuando se aproximaba y para defenderse dispararon uno de sus propios misiles antimisil, pero falló en su propósito de causar la explosión del Exocet atacante y solamente logró desviarlo un poco de manera que, en vez de producirse el impacto cerca de la línea de flota-

165

ción del GLAMORGAN -lo que hubiera causado su hundimiento- el misil dió de lleno en la cubierta de vuelo, antes de explotar hacia abajo afectando la cocina".
Trece hombres perdieron la vida: David TINKER, Teniente de Navío (25 años); Michael ADCOCK, suboficial (34 años); Colin VICKERS, Suboficial (33 años); Mark HENDERSON, Ingeniero Mecánico Aeronáutico (20 años); Brian HINGE, Ingeniero Mecánico Aeronáutico (24 años); David LEE, Ingeniero Mecánico Interino (35 años); Kelvin Mc CULLUM, Ingeniero Montador Per. (25 años); Terry PERKINS, Ingeniero Mecánico Marino (19 años); Tony SILLENCE, Cocinero Jefe (26 Años); Mark SAMBLES, Cocinero Jefe (29 Años); Brian EASTON, Cocinero (24 años); Brian MALCOLM, Cocinero (22 años); John STROUD, Camarero (20 años); los que fueron entregados a las profundidades del océano en la posición 51 Grados, 50 minutos, 50 segundos S / 53 Grados, 31 minutos, 80 segundos, W.; a doscientos ochenta y ocho kilometros hacia el este de las Islas Malvinas (Falklands), en la tarde del 12 de junio".

- Relato My. OLIVA: "El Exocet fue orientado y corregido por el Radar de F.A.A. y asimismo, el momento del disparo en que el blanco estuvo en distancia, fue bridado por los mismos operadores". (Ampliar con Vcom. SILVA o personal que allí se desempeñó).

La Aviación Enemiga

906. La Fleet Air Arm, Ejecutó misiones de ataque a nuestras posiciones de atillería y a nuestra BAM MLV y mantuvo algunas PAC de intercepción. Hubo aviones que recibieron impactos de armas livianas de nuestra infantería y uno de ellos [el del Flt Lt (RAF) Murdo Macleod] retornó al "HERMES" casi incendiándose, pero logró aterrizar quedando F/S (Anexo AWSA pág. 203).

907. Un Vulcan, operando desde Ascensión (FLT LT. (RAF) WITHERS) alcanzó Puerto Argentino y bombardeó nuestra la BAM MLV a las 05:50, con bombas de explosión aérea. Podemos leer en el diario de guerra de N/Art. la Antiaérea (3a. Bat.) "06:00: ataca Vulcan con catorce bombas en corrida sobre nosotros, es infernal, cada cráter está a 40 m. de separación".
"06:50 explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero". (Anexo Diario de Guerra 3a Bat.).

Requerimiento

908. Desde el TOM se requiere a la FAS apoyo aéreo "masivo" sin precisar posiciones. Posteriormente, se logran determinar las posiciones de artillería en Port Harriet y sobre esa zona planifica su accionar la FAS.

- Relato My. OLIVA: "Estos Los requerimientos provenían de

Ejército, ~~pero~~ Todos eran imprecisos porque ni ellos sabían qué había que atacar. Pedían bombardeos para batir extensas zonas, ~~que~~ para satisfacerlos no hubiesen alcanzado los aviones de varias fuerzas aéreas.
~~Normalmente, el apoyo aéreo era lo primero que solicitaban, sin analizar que podían hacer ellos.~~
A pesar de lo expuesto, se lograron precisar algunos blancos y fueron satisfechos los requerimientos ~~así obtenidos~~, pero fue imposible saber los resultados de los ataques en aquel momento".

La meteorología

~~909.~~ ~~Es la siguiente:~~

~~1)~~ Area del Continente: ~~Sin fenómenos significativos,~~ parcialmente nublado con nubes medias y altas; vientos entre 5 y 20 Km. del sector N.

~~2)~~ Area de Malvinas: durante las primeras horas del día ~~estuvo afectada por un sistema de baja presión que produjo~~ techos entre 200 y 300 mts con lloviznas y vientos leves del sector N/NO. A partir del mediodía, rápida mejoría de las condiciones con nubosidad media ~~quebrada~~ y favorable para las operaciones.

El accionar de la FAS

~~910.~~ ~~A lo largo de todo el día (Anexo PIV-VII-4)~~:

~~1)~~ ~~Primeras salidas~~

- En las primeras horas del día y en base a los requerimientos del TOM que sufría el ataque terrestre enemigo, la FAS lanzó 2 secciones de MK 62 para atacar posiciones enemigas en 51 Grados, 44 minutos, S / 58 Grados, 10 minutos, W (Bluff Cove) en BOH.. Bombardeo Horizontal

a) OF 1310 -TAURO- 2 MK 62 - 4 x 1.000 lbs - BTR - AOT en Bluff Cove. Trip. (1) My. VIVAS, 1er.Ten. ROCCO. (2) Cap. PASTRAN, Cap. CASADO. Desp. GAL 00:20. Iniciaron navegación baja y a 35 NM antes de la Isla San José, al eyectar los tanque externos, se desprendió solamente uno En cada avion (~~en el Nro.~~) quedando ~~el avión~~ Ambos aviones asimétricos.
Debió entonces retornar la sección a GAL donde arribaron, ~~sin otra novedad~~ a las 01:56 el Nro. 1 y 01:59 el Tauro 2.

- Relato My. VIVAS: " Luego de pasar una zona de nubes convectivas, la visibilidad mejoró mucho. El vuelo se realizó a 1.000 pies desde 240 millas de las islas para pasar por debajo de las células convectivas, fué necesario eyectar tanques, antes de poner rumbo al Oeste de Puerto Argentino desde el Sur, a

ambos aviones les quedó un tanque prendido del bulón explosivo delantero, por lo que regresamos a GAL".

b) OF 1311 - ACUARIO - 2 MK 62 - 2 MK 17 - AOT en Bluff Cove. Trip. (1) Cap. FREIJO, 1er.Ten. DUBROCA. (2) Cap. BREDESTON, Ten. MONDINO. Desp. GAL 00:22 y 10 NM afuera el Nro. 1 regresó (a TRE) por instrumentos navegación F/S. Siguió solo el Cap. BREDESTON y su navegador y alcanzó el OM a las 01:20 hs. (El único de los 4 Canberras) y lanzó sus bombas alcanzando el OM previsto. Este avión lamentablemente no llevaba las 4 bombas MK 17 ordenadas (sino solamente dos), debido a las fallas en el servicio de armamento en su base de despliegue (BAM GAL) que no tuvo tiempo para configurar el avión de acuerdo a lo ordenado. Sobre el OM encontraron St 700/800mt. Estiman que lanzaron a 5 NM al Oeste del OM a FL 1.500 ft dejaron la isla, pusieron 210 grados durante 60 NM, luego 280 grados y proa GAL. ~~El regreso de este noble bombardero, se produjo S/N.~~ Arr. ~~a GAL~~ 02:20.

2) Operaciones de la tarde y nocturnas

- A medida que avanzaba el día se lograron ubicar las piezas de artillería enemigas que operaban desde PORT HARRIET y sobre ellas la FAS lanzó las siguientes operaciones:

a) Reabastecedores: Dos KC 130 -OMBU-.

- OMBU 1 Vcom. PESSANA - Cap. VACCARO, Vcom. GOMEZ.

- OMBU 2 Vcom. PRICE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS.

- Ambos KC 130 Desp. GAL 12:40 y se dirigieron a PCRA (53 Grados, 00 minutos, S / 65 Grados, 00 minutos, W). Luego de reabastecer a las escuadrillas ALFA de A-4B y COLA (2 A-4Q-ARA) retornaron a GAL 15:30.

b) Caza - Bombarderos

- OF 1312 - 4 A-4B -ALFA- 3 BRP - AOT - Artillería en PORT HARRIET HOUSE (51 Grados, 44 minutos, 05 segundos S / 58 Grados, 00 minutos, 50 segundos W). Trip. Cap. BERGAMASCHI C-207, Alf. BARRIONUEVO C-236, Ten. ROBLEDO C-230, Ten. OSSES C-224. Desp. desde su reciente asiento SJU a las 14:00 y se dirigieron al PCRA. Antes de arribar a dicho PCRA se volvió el Nro. 4 (OSSES) por fallas presurización; al efectuarse el REV el Jefe Ella comprobó que no trasvasaba el combustible a uno de sus tanques auxiliares y también regresó. Siguió la sección a cargo del Nro. 3 (ROBLEDO) y se dirigieron al PI en 52 Grados, 10 minutos, S / 57 Grados, 45 minutos, W. Pero antes de arribar al mismo el guía constató que su indicador de rumbo (C-8) tenía fallas por lo que decidió

regresar. El Alf. BARRIONUEVO, su numeral, lo acompaño en el regreso, arribando a SJU a las 16:30 Hs.

- OF 1314 - 4 A-4B -PARIS- 3 BRP - AON - Buques en Estrecho de San Carlos. Despega el Nro. 1 a las 15:20. Trip. Cap. CARBALLO C-221. Inmediatamente después intentó el Nro 2 (Ten. RINKE) pero abortó el despegue por luz de fuego encendida y enganchó barrera. Esta situación demoró el Desp. de la 2da. Sección (Nro. 3 Ten. GALVEZ, Nro. 4 Alf. GOMEZ). Mientras retiraban el avión enganchado en barrera pasaban los minutos generándose problemas que demoraron la oportunidad ~~técnica~~ táctica, lo cual indujo a Operaciones BAM a cancelar la misión. El Nro. 1 realizó una misión de reconocimiento dentro de la zona de exclusión a su solicitud y bajo órdenes de su Jefe de Escuadrón Vcom. ZINI, encontrando un buque que no tenía bandera ni tripulantes sobre cubierta. Hizo varios pasajes razante sobre el mismo e informó a su base solicitando autorización para atacarlo. Le fué denegada por temor a un error y se le envió al aterrizaje.
  Arr. SJU: 17:00 Hs.

- ~~A-4Q (ARA) - 2 A-4Q -COLA- Desp. GRA 13:35 y reabastecieron del OMBU, dirigiéndose al OM, pero en proximidades de Ba. Elefante, avistaron una PAC, eyectaron cargas externas y regresaron S/N a GRA.~~

c) Bombarderos livianos: Manteniendo el objetivo de ataque a las posiciones de artillería en Port Harriet (al que no habían llegado los CB) el Comando de la FAS intentó entonces alcanzarlos, en horas nocturnas, con los bombarderos livianos Canberra MK 62, así ordenó:

  - OF 1315 - 3 MK 62 -ROMA- 4 MK 17 - BTR Artillería 51 Grados, 00 minutos, S / 57 Grados, 30 minutos, W - G 15 R Grados 200. Trip.: (1) 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNINO; (2) 1er.Ten. HEREDIA, 1er.Ten. GEREZ, (3) no decoló por avión F/S (Equipo de Comunicaciones) Desp. GAL 19:01 y se dirigió al punto de descenso, desde allí - sur del Estrecho San Carlos - regresaron por:

    * Observar al frente fuego de misiles (Inf. BAM GAL).

    * Falla del radar altímetro del avión Nro. 1 impidió saber la altura en vuelo ~~bajo~~ sobre el mar. El numeral no pasó de guía por ser un MK-64 doble comando, que por diseño no posee ese instrumento.

    * Lóbulos gruesos que no permitían apreciar la altura de OM (Inf. Comando FAS).

* Consumo combustible mayor (Inf. CFAS).

* Bajas temperaturas y vuelo en nubes congeló parte ext. de cabina (Inf. CFAS).

* Dificualtad - en el Nro. 2 - para visualizar al guía (Inf. CFAS)

- Arr. a GAL a las 20:26/28 ~~S/N.~~

- OF 1316 - 3 MK 62 -BERLIN- 4 MK 17 - BTR - Artillería (51 Grados, 00 minutos s / 57 Grados, 30 minutos, W - G15 - R Grados 200). Trip. : (1) Cap. MARTINEZ VILLADA, 1er.Ten. PAGANO. (2) Cap. GARCIA PUEBLA, 1er.Ten. SEGAT. (3) no decoló por avión F/S. La sección 1 y 2 decoló GAL 23:02 y arribados al Punto descenso regresaron: el Nro. 1 por falla bomba baja y tanque 3 F/S y generador taquímetro. Arr. GAL 00:23. El Nro. 2 (ver relato Libro Capitán CARBALLO) continuó al OM por el Norte del Estrecho de San Carlos, allí observó un buque tipo hospital con luces. Luego al N de Puerto Argentino (30 / 40 NM) observó un buque (luces tenues) que apreció era una Fragata o Destructor. Divisó las luces de Puerto Argentino, corrigió su navegación (el Doppler fallaba) y alcanzó el OM lanzando sus bombas a 1000 ft y 390 Kt. Radar MLV le informó que tenía una PAC en sus inmediaciones (Monte Kent) y aparentemente lo perseguía.
Observó las explosiones de sus bombas y fuego al Oeste de Monte Kent. La PAC lo perdió y el ~~glorioso~~ Canberra escapó, con trasvase asimétrico, no eyectó los tanques. Tuvo formación de hielo en planos, bombas y cabina. Y así Arr. ~~en~~ GAL 01:29.

d) OCAT / FENIX: OF 2340 - HS 125 -RANQUEL- CRV - MDP - Prevista para guiar AON en Atlántico meridional. Trip. Ten. POGGI, Vcom. TORRES. Se canceló.

f) <u>Cruce</u> <u>a</u> <u>BAM</u> <u>MLV</u>: Ese día estaban previstos dos cruces en C-130, los aviones cargados con importantes y urgentes pertrechos (desde medicamentos hasta municiones, radares y cohetes ~~- Anexo Manif. Carga~~) necesarios en la batalla que vivía Pto. Argentino. Pero esta misma situación táctica, tan próxima a la pista de nuestra BAM, dificultaba la aproximación y arribo de ~~nuestros~~ C-130.
A las 04:40 el CFAS ordenó la suspensión del cruce que debía realizar el TC 65. Este cruce se cumplió al día siguiente constituyéndose en el último del conflicto.
En horas de la tarde, el TC-66 -indicativo LANZA, logró efectivizar el cruce. Trip. Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.Aux. BRESSAN, S.A. PAJON, S.P. PLACENCIA. Desp. GAL 16:30, Arr. MLV 19:10. Desp. MLV 19:50, Arr. GAL 22:10. En el diario de guerra del Escdn. VYCA MLV se lee día: "20:10 sale el LANZA

perseguido por un Harrier, se le da radial de salida por el sur. El LANZA se pierde en el 120 Grados, 30 NM con el bandido en 085 Grados 55 NM con Rumbo ~~Grados~~ 270º Grados. Aparentemente LANZA no fue detectado ~~por radar~~".

También el 1er.Ten. MICHELOUD, piloto del Escdn Pucará, en BAM MLV, puso en su informe: "Esta tarde fuimos designados para regresar en el C-130 el Cap. BENITEZ y yo."

"Nuestro deseo era quedarnos ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces ya a esta altura del partido. Esa noche. tras gran revuelo de personal y ambulancias el C130 aterrizó magistralmente en la oscuridad y sin más faros que el de rodaje, y sin otras balizas en pista que las reflectantes, ~~el C-130.~~ Para nuestro nerviosismo, se demoró la descarga considerablemente, tomé tiempo de 40 minutos desde su arribo al despegue".

"En vuelo, sumidos en una oscuridad total y ayudando a los heridos en su mayoría, presentíamos el rasante que llevábamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Despues comenzaron las maniobras con "G". Luego nos enteraríamos que había dos helicópteros para emboscarnos". "Interminable fue la travesía hasta llegar a Comodoro Rivadavia, donde al pisar tierra descubrimos que habíamos llegado a un mundo distinto, despues de haber estado en el infierno, pero increíblemente nos ocurrió que nos sentíamos mal y no nos hubiéramos negado ni por un instante en regresar de inmediato".

El Dia 13 de Junio de 1982 (DOMINGO)

EL ULTIMO DIA ~~DE GLORIA~~ DE LA F.A.A. EN MALVINAS

La meteorologia

- Area del Continente: ~~Un centro de baja presión situado al norte de la provincia de Chubut con desplazamientos S.E. produjo~~ Abundante nubosidad media y baja ~~estratiforme en TRE~~ con techos entre 100 y 300 mts., la visibilidad reducida de 5 a 8 Km., con precipitaciones.
  La entrada de aire polar sobre toda el área de operaciones produjó actividad convectiva dispersa en la costa y el mar con chaparrones de agua nieve.

- Area de Malvinas: El cielo se presentó nublado ~~5/7 octavos de Cn, St y Acs~~, registrándose chaparrones aislados de nieve, buena visibilidad, ocasionalmente reducida por chaparrones. Los techos oscilaron entre 300/600 m. La temperatura entre 0 Grado C en la noche y 6 Grados C al mediodia.

La situación en el TOM

911. El enemigo ~~terrestre~~ ya tenia a la vista la población de Pto. Argentino y avanzaba desde tres direcciones:

- Harriet - Tumbledown.
- Longdon - Wireless Ridge.
- Murrell - Cortley Hill.

912. Además una columna de 1.000 hombres y 30 vehiculos livianos de apoyo (tipo Scorpión y Land Rover) avanzaba por la Peninsula de Fresynet con dirección Sur.

913. A las 09:00 ~~el enemigo terrestre~~ habia conquistado los objetivos de Tumbledown y Wireless Ridge.

914. Nuestra artilleria (GA 3 y GA Aerot. 4) tiró en forma casi ininterrumpida sobre las posiciones enemigas (~~fuego de contra baterias~~) en North Basin, Mte. Longdon y Drunken Rocks, también apoyaron el combate del BIM 5 y R17. Desde sus posiciones, nuestros artilleros vieron el repliegue de parte de nuestra infanteria que en forma desordenada se retiraba de la primera linea.

915. Llegó a Montevideo el Buque hospital Británico HERALD con 61 heridos ingleses que luego fueron evacuados en aviones de transporte RAF a GB.

916. Comenzaron a repatriarse 1.015 prisioneros algentinos en buque Piloto ALSINA y MIHANIVICH (EA 807 - FAA 195 y ARA 13).

~~917.~~ Ese día el enemigo aéreo empleó con éxito la bomba PAVEWAY (láser guiada), que había intentado operar el día anterior, iluminando laséricamente el blanco desde otro avión y que había fallado. Ahora disponía de un ECA láser, operando desde tierra para la iluminación del blanco. Atacaron un PC de infantería Argentina en las laderas del Mte.Longdon. El ECA ~~es~~ era el Mj. Mike Howles. El procedimiento aéreo fue lanzamiento por toss-bombing. No hubo impacto directo en el primer ataque, pero fue repetido y alcanzó al balnco con impacto directo.
Durante la tarde se efectuó un ataque sobre Moody Brook (posición de artillería Argentina).

1) Primeros cruces del día (~~Anexo P-IV-VII-5~~)

a) C-130 - TC 65 - (COBRE) - Trip. My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA ~~ORESTE~~, C.P. CAMINO, C.P. FRAIRE, S.Aux. OVEJERO y S.Aux. SALZANO. Desp. CRV 01:23 - Arr. MLV 06:05. Mientras descargaba un cañón 155 mm. y munición, el aeropuerto fue bombardeado con artillería naval. Desp. MLV 06:30 (Fue atacado con A.Ae. enemiga) y Arr. GAL 08:00 y en CRV a las 09:30 S/N.

b) Hubo otro C-130 (TORO) - Trip. Cap. BORCHERT. que se volvió a las 03:00 por falla técnica. volando 03:50 hs. (Confirmar y ampliar Trip. Ad. etc.).

2) Los reabastecedores

- 2 KC-130 -PIEDRA-. Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DISTEFFANIS, My. MENSI. (2) Vcom. PESANA, Cap. VACCARO, Vcom. GOMEZ. Ambos Desp. GAL a las 09:18 y se dirigieron al PCRA (~~49 Grados, 00 minutos, S - 64 Grados, 00 minutos, W) ida y 50 Grados 00 minutos, S / 65 Grados, 00 minutos, W.~~ Al regreso de los A-4B. El reabastecedor del Vcom. LITRENTA, recuperó un A-4B, (NENE 4, Alf. DELLEPIANE), que regresaba sin combustible intentando llegar a su Base; enganchó con 0 combustible en mitad del mar y así fue llevado acoplado hasta BAM SJU. Los KC Arr. GAL a las 14:23.

3) El sistema Halcón (A-4B)

a) OF 1319 - 4 A-4B -NENE "C"- 3 BRP - Tropas Monte DOS HERMANAS - Desp. SJU a las 10:30 - Trip. (1) Cap. ZELAYA C-230, (2) Ten. GELARDI C-227, (3) Ten. CERVERA C-212, (4) Alf. DELLEPIANE C-221. En el REV regresó el guía por absorción de combustible en la turbina, la Ella quedó a cargo del Nro. 3 Ten. CERVERA y partieron hacia el OM, donde llegaron detrás de la Ella CHISPA. Hicieronn la corrida, casi en línea con dicha Ella, de N a S. observando lanzamiento y efectuando el propio.
Observaron tropas y helicópteros y unos módulos de gran tamaño verde oscuro (PC) a los que dirigieron su armamento (bombas).

169

En el escape, razante, el Alf. DELLEPIANE, vió un helicóptero Sea King a su izquierda y arriba, lo atacó pero le salió un disparo únicamente (Incluir el relato inglés, libro FAW -Sea King Sqdn). Con rumbo 33 Grados/34 Grados vió otro, hizo rearme pero los cañones siguieron sin funcionar. CERVERA por su parte, también luego del lanzamiento, atacó con cañones (que funcionaron) helicópteros en tierra y en vuelo, estimando impactos. Salieron por derecha al tiempo que recibieron información de MLV de PACs al N de San Carlos FL 180 y otra C/Fitz Roy. Alf. DELLEPIANE eyectó tanques y voló en zig-zag con rumbo 360 Grados hasta salida de la Isla Soledad, luego puso rumbo 290 Grados, localizando una fragata detenida en boca norte Estrecho San Carlos. Colocó luego Rumbo 250 grados, voló 20 minutos más y se dirigió al REV con FL 420. El Alf. DELLEPIANE observó que su escaso combustible remanente no alcanzaba para llegar al KC, lo informó y éste (Vcom. LITRENTA) se lanzó hacia Malvinas (a 50 NM Gran Malvina) a buscarlo. ~~En efecto~~ se encontraron ~~y el pequeño gran halcón (su turbina próxima a detenerse) agitado pero resuelto~~, enganchó y reabasteció, regresando todos a BAM SJU. Arr. 13:40 hs.

b) OF 1320 - 4 A-4B -CHISPA "C"- 3 BRP - Tropas Monte Dos Hermanas - Desp. SJU 10:41 - Trip. (1) Cap. VARELA C-222, (2) Ten. ROCA C-250, (3) Ten. MAYOR C-235, (4) Alf. MORONI C-237. Desp. 10:30, navegación y REV normal. Llegó primero que NENE al OM por lo que éstos lo siguieron a muy poca distancia. Atacaron módulos (PC) FFTT (estaba en ellos Gen. J. MOORE y J. THOMPSON y su EM), al N del cordón Rivadavia, próximo a Mte. Dos Hermanas. El Nro. 2 observó explosión bombas guía, observaron helicópteros y tropas en tierra. Al salir divisaron y atacaron a dos Sea King, al parecer sin daños. Escaparon y avistaron dos misiles dirigidos al guía, que éste evadió. YA al N del Estrecho avistaron misma fragata que Nene. Fueron informados por CIC MLV de las PACs existentes. Retornaron y Arr. SJU a las 13:30 hs.

4) Sistema Dagger M5 Gallegos

a) A-515 OF 1317 - 3 M5 - 2 BRP - Ladera Monte Longdon. Desp. GAL 11:10 - Trip. (1) Cap. MAFFEIS, (2) Ten. VALENTE, (3) 1er.Ten. CALLEJO. Luego del Desp. regresó el Nro. 3 por fallas retracción tren aterrizaje. En ruta encontraron ~~4/5 C - con~~ precipitaciones que reducían visibilidad. En Isla San Jorge avistaron ~~(a 90 Grados)~~ una PAC enemiga y un helicóptero Sea King. Apreciaron que de continuar quedarían adelante de la PAC. El guía eyectó bombas, el numeral bombas y tanques y emprendieron regreso. No apreciaron ataque de la PAC. Arr. GAL 12:50.

b) OF 1318 - 3 M5 -GAUCHO- 2 BRP - Ladera Monte Longdon. Trip. (1) Cap. DIMEGLIO, (2) 1er.Ten. ROMAN, (3) Ten.

AGUIRRE (este último no decoló por falla frenos). (1) y (2) Desp. GAL 11:13. En ruta encontraron ~~6/8 NS con~~ lluvia que los obligó~~ron~~ a desviarse de ruta, ~~lo que~~ Y los desorientó .

Próximos a las islas encontraron un helicóptero SEA LINK ~~en 52 Grados, 00 minutos S / 59 Grados, 00 minutos, W,~~ en vuelo rasante - R 040 - La sección ayectó cargas externas y se dispuso a atacarlo. El helicóptero ejecutó maniobras evasivas habilmente y eludió los dos pasajes de cañones que hicieron los integrantes de la sección. (Se trataba del Sea Link XZ 233 - Pil. Lt. C.H. Clayton, de la Fragata CARDIFF operando en el Estrecho de San CArlos). Regresaron a GAL donde arribaron ~~S/N~~ 13:00 hs. Dice el libro FAW de la RN:

"La fragata "CARDIFF" relevó a la "EXETER" como CIC en el Estrecho de San Carlos, el 13-jun, un día que iba a ser memorable para su helicóptero: Mientras retornaba de una búsqueda de superficie cerca de 50 NM hacia el sur del Estrecho, armado con un misil SEA SKUA, la tripulación escuchó un gran ruido. Su reacción inicial fue pensar que había algo descompuesto mecánicamente, pero una rápida lectura de los instrumentos indicó que todo estaba normal. Sin embargo, un vistazo a babor, fuera de la cabina, detectó la silueta de un Dagger (Gpo. 6) entrando de frente, decididamente. En ese preciso momento otro Dagger pasó rozando a estribor habiendo completado una corrida -sin éxito- desde atrás del XZ 233. El piloto del helicóptero (Lt. C.H. CLAYTON) inmediatamente viró a babor y picó hasta nivel del mar, mientras el segundo Dagger lo enfrentaba, ahora casi a su frente.

CLAYTON, intentó mantenerse del lado de adentro del viraje del Dagger, para negarle una corrida recta y mientras el viraje se reducía, disminuía su velocidad, permitiéndole mantener al Dagger a su frente y a la vista. El avión enemigo disparó en viraje y el fuego se dispersó cerca de 80 mts.

Habiendo gastado toda su minición el Dagger ascendió y se marchó y la tripulación del Link observó el área por el segundo avión.

Lo localizaron a estribor en una suave picada, volando directamente hacia el Linx. Clayton viró firmemente hacia el atacante y niveló, luego aceleró a fondo hacia el Dagger. Esta situación (frente a frente) duró hasta que los dos estuvieron a 100 yardas de distancia, cuando el Dagger rompió a su izquierda, ascendió y se alejó.

Sus proyectiles de cañón no fueron vistos por la tripulación del Linx, pero se apreciaba que pasaron por encima del helicóptero. Los dos Daggers argentinos no intentaron repetir el ataque y se alejaron, ascendiendo, hacia el Continente".

5) <u>El Sistema Dagger GRA / MIII GAL</u>

- Se previeron seis salidas M5/GRA con escolta MIII / GAL.

a) <u>Cobertura</u>. OF 1325 - 2 MIII -TRITON - Matra/Magic Cobertura Puerto Argentino. Trip. Cap. ARNAU, Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 15:13. La sección arribó a la Isla San José ~~(FL - ?) escuchando el enlace de Radar MLV y las Ellas M5.~~ con el Radar el
Ya en enlace ~~TRITON~~ MLV y sobre Estrecho de San Carlos, fueron vectoreados ~~(FL ?) por MLV con R Grados 360 para~~ para interceptar una PAC que MLV estima a 40 NM. ~~Manteniendo dicho rumbo y~~ con radar de a bordo no hicieron contacto con ninguna PAC.
Escucharon comunicación M5/MLV requiriendo cobertura o abandonaban misión. Al no confirmar avistaje con radar propio MLV ordenó ~~R Grados 180 Grados y~~ el regreso~~ron~~.
Comprobaron interferencias en frecuencias de enlace. Al regreso el Nro. 2 Arr. en GRA (16:48) por falla trasvase de combustible mientras que el Nro. 1 Arr. a las 17:04.

b) <u>Ataque objetivos terrestres</u>: OF 1324 - 3 M5 -VULCANO- 2 BRP - Artillería en Port Harriet. Trip. (1) Cap. JEANETT (2) 1er.Ten. ANTONIETTI, (3) Cap. ROBLES, (Este último no decoló por TEC), (Es destacable que el Cap ROBLES, al ver que no podía despegar en su avión, solicitó al 1er Ten ANTONIETTI que le diera el suyo pero no fué autorizado) Desp. GRA 15:15.
Al enlazar con ~~MLV la sección~~ fue considerada enemiga. Solucionado (Cómo ?) (Procedimiento ?) les informaron que había una PAC a 40 NM y luego a 30 NM ordena R Rumbo ~~Grados~~ 180°. En instantes el Radar aún tenía enlace con TRITON (cobertura) y ordenó (o fue decisión de VULCANO ?) escape. La met. en el OM: ~~6/8 SC y Cu~~ impedía visualizarlo. al Regreso ~~(a - Fl)~~ Informó de interferencia en frecuencia enlace Rdr que no les permitió recibir instrucciones escape. Arr. GRA a las 16:42 S/N.

c) <u>Ataque objetivos terrestres</u>: OF 1323 - 3 M5 -ZEUS- 2 BRP Artillería en Port Harriet. Trip. (1) Cap. ROHDE, (2) 1er.Ten. GABARI, (3) Cap. MORENO, (este último no desp. por lesionarse una mano) Desp. GRA 15:16. A 60 NM del objetivo el Nro. 2 regresa por oscilación. 3~~00 RPM~~ en turbina. El Nro. 1 prosigue en enlace Rr MLV como el anterior es considerado enemigo (qué pasaba ?) Se le informa de la PAC a 33 NM.
El guía (solo) convencido que no tiene cobertura aborta aproximación escapa y regresa (eyectó bombas ?). Arr. GRA a las 16:42.

- Relato Cap. JANETT: "OF 1324 VULCANO - OF 1323 ZEUS Se conformo una Ella. entre las dos OOFF.
La Escuadrilla estuvo compuesta por: Cap. RODHE, 1erTen. GABARI, Cap. JANETT y 1er.Ten. ANTONIETTI.

la Secuencia de armado de la espoleta. — avion del

En razon de haberse ordenado un cambio de ataque bajo, por ataque en altura, ~~mientras se estaba efectuando la inspección exterior a los aviones~~, se estaba cambiando las espoleta de las bomba del Cap. JANETT, ~~por parte de~~ del S.Aux. MIRANDA, Pedro Prudencio (Mec Arm 13124) engancha ~~este~~ involuntariamente su ~~manga de la~~ campera en la misma, iniciandose ~~y~~ Actuando con valor y decisión, da la alarma para desalojar la zona y comienza a desenroscarla, ~~lograndolo en forma exitosa~~, sacandola de la bomba, en el preciso instante que se iniciaba el tren de fuego, ~~que al no encontrarse dentro de la la bomba no inicio~~ la explosión, que de haberlo hecho, hubiera producido ~~estragos~~ a cuatro aviones estacionados a la par, ~~en plataforma,~~ ~~detras~~ en polvorin de campaña; La planta de aerocombustible cercana e instalaciones de la Jefatura de Aerodromo, Lugar donde se encontraba el CIC y La Sala de Pilotos, ~~que solo podria haber sido atribuido a una acción de sabotaje.~~

(estando efectuado)

~~Es de destacar que el mencionado~~ ESTE Suboficial tuvo ~~tres~~ (antes otras 2) actuaciones destacadas de esta indole; La Primera, ~~fue quien~~ desarmo las bombas activadas, ~~que no explotaron~~ en el ARA Formosa, efectuando un Raid azaroso en bote de goma hasta el buque en las afueras de Rio Grande. La Segunda, desarmado de bombas esparcidas por la pista de ~~Rio Grande al haber eyectado el Piloto de A-4Q, que se despistó en la misma y que se eyecto en forma no exitosa al no abrirse el paracaidas del asiento eyectable por cartuchos vencidos, produciendose su decesxo y en La Tercera, instancia el hecho mencionado anteriormente, que lo enaltecen por su valor, integridad y arrojo.~~

(Rio Grande por accidente de avion de la armada)

En el cumplimiento de la OFF, con el despegue de los cuatro aviones y tripulantes mencionados, se aprodujo en el trayecto de ida, al novedad de tironeo de motor en el numeral Nro 2, 1er.Ten. GABARI, al cual se le ordeno regresar en forma individual.
La identificación con radar MLV fué positiva, y que ante la presencia de PAC británicas que concurrian a la intercepción ordeno EA cambio de rumbo a 180 Grados, alejandonos de la zona con mayor consumo de combustible, sumado a las condiciones meteorológicas de no poder identificar el blanco, la Ella. decide regreso a Rio Grande, se mantuvo buen enlace con el radar a pesar de escuchar interferencias, recien allí se pregunto por el numeral Nro. 2 que habia sido abandonado a su suerte y que se encontraba próximo al aterrizaje.
No se eyectaron cargas".

- Relato 1er.Ten. GABARI: "OF ~~1323 y OF 1324. Debido a las fallas técnicas la Ella. después del despegue quedó conformada así: 1 Cap. RODHE, 2 1er.Ten. GABARI, 3 Cap. JANETT, 4 Ten. ANTONIETTI.~~

Post combustion.

nivel

Para evitar la PAC que estaba a 250 conectamos PC para ascender a 350, aquí comienzo a tener oscilaciones de GTR y cortó la PC, conectándola luego en forma alternada para no alejarme demasiado de la Ella. Al ver las Islas cubiertas y el radar que ordena que pongamos R 180 Grados, informó la novedad al Jefe de Ella y me ordena regresar.
Al hacer el viraje por izquierda (hacia el Norte) veo una Sección de M-III que llegaba para realizar escolta.
Hubo mucha interferencia en VHF en todas las frecuencias de enlace con el radar".

6) Segundo Cruce (y último de la FAS CRUCE en el conflicto)

- C-130 -PATO- Trip. Cap. BORCHERT, Cap. DAGUERRE, Com. MELA, C.P. SOSA. S.Aux. CASTELLINI. S.A. CARABAJAL, S.Aux. PAOLONI. Desp. CRV 15:30 transporte cañón Berta y munición 155. Arr. MLV 20:00. Dice el diario de guerra de la 3a. Batería en BAM MLV:

"19:00 Un Hércules hace pasaje sin poder aterrizar"

"19:10 Aterriza, bajamos otro cañón de 155 mm. y munición"

"19:30 Alarma roja, el Hércules está en tierra, corta todo, se sienten los cañonazos y las bengalas desde la orilla".

"20:00 Se va el Hércules"

"Según el informe FAS este glorioso C-130 Desp. MLV 21:10 y Arr. CRV 00:40 del 14 jun 82".

7) Cruce frustrado de ARA: A las 18:32 Desp. GRA un F-28 (LV-DIM) que no entró en MLV.

8) Los Sistemas A-4C y M-5 / AON

- Estuvieron previstas (15:30 hs.) las siguientes salidas ese día para AON (Buques en Ba. Anunciación) cuya ejecución no fue ordenada por falta de confirmación de blancos y carencia de reabastecedores (empleándose en el regreso de los A-4B).

a) 3 M-5 - GRA - 2 BRP - PICO

b) 3 M-5 - GRA - 2 BRP - PALA

c) 3 M-5 - GRA - 3 BRP - FACON

9) El sistema MK 62 (con cobertura M III) (el último ataque de la FAS)

- Con el objeto de apoyar a la defensa terrestre de Pto. Argentino, la FAS, lanzó su ataque final -nocturno- con el ~~heroico~~ sistema MK 62.
La Sección de Canberra [BACO fue acompañada con escolta de M III (PLUTON)]. ~~Veamos el detalle~~:

a) OF 1326 - 2 MK 62 - BACO - 5 MK-17 de 1.000 lbs c/u con espoleta SSQ - BOH sobre Port Harriet House (51 Grados, 39 minutos, S / 58 Grados, 08 minutos, W). Trip. (1) Cap. PASTRAN, Cap. CASADO. (2) 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNINO. Desp. GAL 21:35. ~~Se dirigieron a 52 Grados, 30 minutos S / 60 Grados, 40 minutos W, luego a Punta Aguda y al Oeste de Monte Kent.~~ En la aproximación al lanzamiento (de S a N) el Nro. 1 se desvió un poco al E y el 2 lo perdió de vista, sobrepasándolo y llegando antes al OM (que confirmó con su Doppler y las indicaciones del Radar MLV) lanzó sus bombas y vió a la izquierda, confirmando la explosión de las mismas. Hasta ese instante no existía fuego A.Ae, pero inmediatamente después se inició una intensa reacción antiaérea. Fue en ese momento cuando el Nro. 1 sobrevolaba el OM y efectuó su lanzamiento; a los pocos segundos fue alcanzado por un misil que destruyó parte de su avión, entrando en tirabuzón chato. El piloto -Cap. PASTRAN- logró eyectarse, no así el navegador -Cap. CASADO- que cayó y se estrelló con los restos de su avión. (El Cap. PASTRAN cayó en el mar -próximo a la costa, infló su bote ~~que fue arrastrado a ella~~, desembarcó y fue hecho prisionero).
El Nro. 2 evadió el intenso fuego antiaéreo, lanzó bengalas y chaff mientras escapaba (~~FL 410 ó 41.000 ft~~) hacia el oeste. Vió los resplandores del intenso cañoneo en Pto. Argentino. Apreció que el fuego antiaéreo suscitado provenía de buques en Fitz Roy. MLV le informó que era perseguido por una PAC (70 NM al Este que luego se alejó a 85 NM). Ya voladas 60 NM en su escape, MLV le preguntó si tenía enlace con el guía pues lo había perdido en pantalla, le respondió que no.
~~Se alejó de MLV con la satisfacción de haber cumplido con su misión~~; sus bombas habían caído, otra vez, muy próximas al PC de los tres generales británicos (Moore-Wilson-Thompson).
El BACO 2 Arr. GAL 00:03, ~~misión cumplida. Es decir, este BACO 2 aterrizó en GAL a las 00:03~~ del día 14-jun-82, constituyéndose en el último avión de combate argentino (FAS) que operó en la Batalla Aérea de Malvinas.

b) OF 1327 - 2 MIII -PLUTON- Matra/Magic - Cobertura - Pto. Argentino. Trip. My. SANCHEZ, Cap. GONZALEZ. Desp. GAL 21:50. Luego del enlace con MLV (FL ?) se efectuó guiado con variaciones de rumbo hacia el E y luego al N, informando que no había actividad aérea del enemigo; se mantuvo en escolta atrás y a la izquierda de BACO hasta el lanzamiento de las bombas.
Se visualizó cañoneo a Pto. Argentino e iluminación de

faro de buque, probablemente a Ba. Anunciación.Luego del ataque se observó intenso fuego de A.Ae. y/o misiles, alguno de ellos explotaron abajo y otros arriba. Se pudo observar lanzamiento de bengalas desde Fitz Roy que se confundían con misiles. MLV informó que tenía a los dos BACOS, el Nro. 1 con radial 180 Grados y al Nro. 2 con radial 130 Grados separados 40 NM.
El enemigo continuó con interferencia radioeléctrica probablemente desde San Carlos, porque al alejarse hacia el Este, la potencia de la misma disminuyó. Se comprobó que en los últimos aviones con 2 equipos de VHF es efectivo transmitir en una frecuencia y recibir en otra.
Fué destacable la tranquilidad de la Sección BACO durante el cumplimiento de esta misión.

-<u>NOTA</u>: La versión británica (FAW-RN)

"La última acción significativa del conflicto para el 800 Sqdn tuvo lugar en la noche 13/14 Junio. Fue lanzada (desde el HERMES) a las 20:35 y nuevamente a las 22:32 a causa de ecos desde el SW. En la primera ocasión los intrusos regresaron cuando la PAC, se aproximaba.
En la segunda ocasión los aviones se dirigían al N al Oeste de Pto. Stanley.
Los aviones eran una sección de Canberras (Gpo 2) con una escolta de 2 MIII ~~(Gpo ( )~~.
A las 22:55 estuvieron en alcance de los Sea Dart a bordo de "Exeter" y "Cardiff".
Fue entonces cuando uno de los pilotos de la PAC (Sea Harriers) Mike BLISSER fue testigo del fogonazo cuando un Sea Dart del EXETER impactó y destruyó un Canberra (B-108). El piloto (Cap. Roberto PASTRAN) se eyectó con seguridad pero su navegador (Cap. Fernando Juan CASADO) no pudo hacerlo y murió. La "CARDIFF" había disparado a los MIII pero a diferencia de la otra, sus Sea Dart resultaron cortos".

9) <u>La E y R lejana</u>

- Incluir, si hubo, actividad B-707 y Tigre.

10) <u>El Sistema Pucará</u>

a) <u>En BAM MLV</u>

- (del diario de Guerra Escdn. Pucará).

"Se preparan los aviones (IA 58) para un probable ataque y recuperación en el continente.

A-532 (Impactos en los alerones y arreglado con Poxipol)

A-549 (Problemas electrónicos de armamento)

A-522 (En servicio)

A-515 (En servicio)

"Colocándoles 2 tanques de 318 lts. en la Aero 20 y un TE 2 con 3.3 LAU en la Aero 7A por avión.

b) <u>En el Continente</u>:

- La Ella. "NAHUEL" - Trip. Cap. VILA / Ten. MANZUR / Ten. RUSSO / Ten. GALVAN. Desp. de SCZ a GAL en horas de la tarde.
  Se estaba analizando la posibilidad de ejecutar - desde GAL y en combinación con el sistema MK-62- un ataque, con napalm a la zona de Monte Kent -Fitzroy por parte de 4 IA-58-. Se realizaría este día 13 con las últimas luces y en combinación con la salida - BACO (OF 1326)-. Pero por razones de horario se postergó para el día siguiente, 14 de junio, que tampoco se realizó por el cese del fuego.

173 140682.DOC

El Día 14 de Junio de 1982 (LUNES)

14 Negr.

La situación

14 negrita

~~918~~. Ese día -el mas penoso y triste ~~de nuestra historia~~ ofreció muy pocos hechos ~~positivos~~ para nuestro análisis. Tal vez lo más rescatable para la FAA, sean las manifestaciones del Gen. británico JEREMY MOORE que en todas sus intervenciones durante la rendición manifestó su admiración por el accionar de la FAS (especialmente los últimos días en que había apreciado "in visu" los ataques de los A-4B y MK 62 sobre su Puesto de Comando en Mte. Kent y Port Harriet) y su gran preocupación porque quería estar seguro que el alto el fuego incluyera a la FAA ~~(Ver informe Br. CASTELLANO y Vcom. MIARI)~~ (~~Anexo PIV-VII-6~~)..

Las actividades de la FAS

~~919~~. Fueron las siguientes:

~~1) Ejecución de la E y R lejana~~

~~a) 06:30 despegó de PAL el TRONO 2, un B-707. Trip. y demás datos inclui.~~

2) Misiones previstas (predispuestas)

- A pesar de las informaciones que daban la certeza de la rendición, el Cdo. FAS, mantenía la previsión de ataques nocturnos con MK 62 y escolta de M III.

~~Así estaban previstas:~~

~~a) OF 1328 -TERO- 3 MK 62~~

~~b) OF 1329 -MARTE- 2 M-III~~

- Pero no fue ordenada su ejecución en base a la información transmitida al Cdo. FAS.

NOTA: También estaban previstas salidas de aviones A-4B "skyhawk" desde BAM San Julián, las que estuvieron a punto de despegar.

~~920~~. Las informaciones que recibió el Cdo. FAS. (del diario de Guerra FAS).

12 cursiva + negrita

1) 07:35. " Se restablece el contacto radial con MLV. Informa que el enemigo ha penetrado el perímetro externo de la defensa. MLV considera que la situación es bastante desesperada. Se tiene gran cantidad de enemigos dentro de las propias defensas".

2) 10:48." El Brigadier CASTELLANO informa que ya ha llegado el enemigo a los límites de la ciudad, están próximos a los puestos de comando. Por ahora se interrumpen las comunica-

ciones".

3) 11:50." El Cte. FAS - Brig. E.H. CRESPO - en una reunión con todos los oficiales de este Comando les informa sobre la situación que se está viviendo en MLV, las declaraciones del Brig. CASTELLANO y que se espera la decisión de la junta de Comandantes, a nivel político".

4) 19:30. " El Brig. CRESPO informa, después de haber hablado con el Brig. CASTELLANO que todavía no tiene una evaluación de los combates que se sucedieron en el día de hoy, en Puerto Argentino. Tampoco trascendió lo conversado por el Gen. MENENDEZ y el Comandante inglés".

~~921~~. Del diario de guerra del Escuadrón PUCARA (MLV)

- "14-jun-82 Se intenta desplazar al personal de pilotos, desde el alojamiento hacia el aeropuerto. Se recibió la orden de permanecer en la casa de almacenamiento de víveres. Aproximadamente a las 11:00 se comenta sobre el cese del fuego. ~~El personal de Pilotos se aloja en la casa de víveres~~".

~~922~~. Del diario de guerra del Gl AA (MLV)

- 05:00 Alarma gris.

- 08:00 Viene el My. y nos da la ~~si~~tuación actual; no hay como pararlos, tienen mejores medios, sigue el duelo de artillería.

- 10:00 Empieza el repliegue de los de Ejército, ya están en el cuartel de los Royal Marines (3.5 km).

- 12:00 El Brigadier Castellano habla por radio con el Brigadier Crespo.

- 15:00 Nos reunimos todos, ya no se combate.

- 16:00 Se reúnen los dos Comandantes.

~~923~~. Del informe del Escuadrón VYCA-MLV

- Día 14 de junio:

"00:23 hs. " Bombardean los Canberra por el Cerro Kent. Se suspende el libro para ser enviado al Continente".

~~Fdo.~~ 1er.Ten. MAZZOCHI

~~924~~. Del diario de Guerra del TOAS

- Día 14-junio:

"13:40 hs. " Es interceptado un mensaje en 3318 Kcs/Al, cuyo texto es el siguiente: "Shore side flag flies over Stanley". (La bandera -británica- flamea sobre Stanley, del lado de la costa).

~~925.~~ QAM INO

- 14/10:00 jun 82
  Visibilidad ilimitada
  Techo: 5 Sc/600
  Temp.: 1 Grado
  Pto. rocio: 10 Grados
  Viento: 150 Grados / 05 Kt.

OTRO CAPITULO "LAS LECCIONES" del conflicto.

~~LA GRAN LECCION DEL CONFLICTO: EL HOMBRE~~ (14 N y centrado)

~~926.~~ Nuestros combatientes, apenas serenados sus espiritus, escribieron -entre sus infinitos informes- reflexiones como éstas:

- "51. EL PERSONAL debe ser la preocupación fundamental de la Institución; por su condición de HOMBRE y por ser el elemento sin el cual cualquier instrumento o material, por más sofisticado que sea, puede perder su total capacidad operativa si el individuo que tiene que operarlo no se encuentra en las condiciones necesarias para su operación".

  "52. Como resultado de lo anterior el PERSONAL, elemento fundamental de toda Fuerza Armada, debe ser el principio y fin de todo el esfuerzo para que su rendimiento sea acorde con los medios de que dispone, de por si recuperables en menor tiempo y a un menor costo".

  (Del informe final del Mayor Carlos TOMBA al Jefe del Componente Aéreo Malvinas).

EL COMBATIENTE COMO DESPRENDIMIENTO ARMADO (14 N)

~~927.~~ "Otro hecho a resaltar es que un combatiente cuando va a la lucha, lo hace como desprendimiento, como brazo armado extendido de una Nación, Pueblo, Sociedad, Fuerza o Grupo al cual pertenece: en este caso, un Argentino, de la Fuerza Aérea, de tal o cual Brigada, Grupo Escuadrón, etc. representa en si mismo lo más selecto y puro que la organización tiene, pero lleva tras de si, el espiritu de la misma, y de nada sirve o será de muy poca utilidad accionar en su formación, instrucción y adiestramiento individualmente, si cuando llega el momento cúlmine de la lucha, pesan negativamente sobre él todas las secuelas de corrupción que su organización pudiera tener; si sabe que algunos jefes, pares o subalternos, civiles o militares, familiares, amigos y aún desconocidos medran, lucran, apuestan al Dólar o las acciones, mientras él lucha.
Puede un combatiente ir al combate cuando sabe que aquello que le

da capacidades, que lo haría menos vulnerable y más eficaz no ha sido objeto de tratamiento prioritario desde la paz? Si así lo hace y de hecho la Fuerza Aérea a través de sus combatientes lo ha demostrado, estaríamos ante un hecho algo inédito en la realidad mundial y nacional, donde un grupo se ofrenda por una sociedad que no ha pensado oportunamente en él".
Resumiendo, toda sociedad y organización trabaja en cuanto a normas, usos y costumbres que le dan una fisonomía, una característica y desde esa posición el combatiente saldrá a la lucha con el respaldo de hecho, o con la verbalización no fecunda y se preguntará si <u>todo su país y toda su Fuerza tiene la voluntad racionalizada y concretada en obras pre y post conflicto</u> que hagan válida la ofrenda que realiza".
Lo deseable, lo imprecindible es poseer una Fuerza Aérea con voluntad de combate, donde los aspectos que la llevan a actuar en el área de su responsabilidad específica de defensa, sean tratados con toda justeza, seriedad, desprendimiento y prioridad que se merece".
Como todo hombre tiene miedo; para luchar eficazmente deberá vencerlo y en ese conflicto interno que sostiene, confluirán diferentes aspectos, donde adquirirán fundamental importancia la formación y el sentido del deber, pero también las probabilidades que posee de sortear las sucesivas amenazas enemigas y realizar su tarea con éxito (capacidades y adiestramiento dan confianza)".

* (Del informe final del Mayor Héctor Mario PERGOLINI al JEFE DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS).

928. O sea que si deseamos sintetizar todas las lecciones que este conflicto nos dejó, podríamos decir:

* "Lo fundamental es EL HOMBRE: su formación y su moral, en el momento supremo del combate".

929. Y, finalmente, recordamos las sencillas palabras que inserta como conclusión, en su Informe el R.P. PACHECO, Capellán de la FAA en MALVINAS:

* "El área religiosa debe ser considerada tan importante como las demás. Aparte de las convicciones de nuestras Fuerzas Armadas y especialmente de la gran mayoría de nuestros soldados, esa atención religiosa robustece al combatiente y tranquiliza a su familia, que se sabe unida a él por la oración".

* "Los ingleses traían 3 Capellanes católicos y 4 anglicanos. Como nada en ellos es improvisado, se puede suponer que es necesario el apoyo espiritual en cualquier tropa del mundo".

930. Y acordemos que lo que aconseja el RP PACHECO, está rotundamente confirmado por este oficial (My. Gustavo PIUMA JUSTO) combatiente, cazador, que escribió:

* "Pasamos ya más de seis años de aquellos aconteci-

175

mientos, veo las cosas desde otra perspectiva y siento que puedo evaluar cada una de las circunstancias con mayor serenidad. El tiempo suaviza asperezas y sirve para atenuar y colocar en su justa y verdadera armonía aquellas vibraciones del cuerpo y del espíritu experimentadas cuando la sucesión de hechos inesperados no me permitían siquiera vislumbrar el desenlace.

= En primer lugar, en pleno vuelo la misión encomendada, me sentía inmerso en una tremenda soledad. La inmensidad del cielo y del mar austral enclaustraban mi espíritu y me hacían sentir más cerca de Dios o, mejor dicho, más consustanciado con lo divino que con lo humano; y de repente, como una relámpago, cruzaba por mi mente la clara certeza de que también en esos momentos, comulgaba con mi Patria y entendía la empresa en toda su plenitud.

= Porque allí estaba mi Dios y allí mi Patria, herida y mutilada. Más tarde, el infortunio de la pérdida de mi avión, mi caída a tierra, mis esfuerzos para recomponer mi situación y el heroísmo de mis Camaradas de Helicóptero y de Transporte que me rescataban; otra parte de esta historia que ha de quedar grabada en mi memoria con imperecedera vitalidad y que merece ser mostrada y difundida a los cuatro vientos de la República.

= Entonces, que es el hombre de armas ?, despúes de la guerra ?. Vuelve a ser un ciudadano común, pero esta vez, cargado con el peso de sus camaradas muertos, de los héroes que ofrendaron su vida en el combate, de los recuerdos tristes de amigos perdidos, de su propia experiencia frente al peligro, de los que quedaron y de los que volvieron. Pero por sobre todas las vivencias, su amor a Dios se agranda hasta el infinito".

12CxN

~~931.~~ O sea que si deamos sintetizar todas las lecciones que este conflicto nos dejó, podríamos decir:

= "Lo fundamental es EL HOMBRE: su formación y su moral en el momento del combate". 12CN

PARTE V

EL REPLIEGUE CON HONOR DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

CAPITULO I - Las previsiones en el Continente.

CAPITULO II - La ejecución en el Continente.

CAPITULO III - El retorno de nuestros prisioneros (falta).

CAPITULO I

LAS PREVISIONES EN EL CONTINENTE

La directiva del CAE

932. El día 15 de junio de 1982 el Comando Aéreo Estratégico emitió la Directiva «S» Repliegue 1982 (Anexo ——), firmada por su Comandante Brigadier Mayor HELLMUTH C. WEBER. Esta Directiva era preparatoria y preveía su ejecución cuando se la ordenara por mensaje. Tenía dos criterios básicos:

1) El personal a cargo de confeccionar el INFORME DE GUERRA (ordenado por otra Directiva Especial) no replegaría.

2) Se basaba en la experiencia obtenida en el repliegue 1978.

933. Su misión preveía «Replegar ordenada y coordinadamente los medios de las BBAAMM a sus unidades de origen y a los depósitos intermedios de materiales y armamentos en CRV y GAL. A fin de reiniciar las actividades normales (tiempo de paz) y preservar los materiales y el armamento destinado a las operaciones en tiempo de guerra.

934. En su concepto de la operación preveía dos prioridades:

1) Escuadrones Aéreos, su apoyo técnico y otros medios.

2) Comunicaciones con la FAS, alojamiento y racionamiento, seguridad y personal seleccionado para elaborar el «Informe Parcial».

935. Finalmente esta Directiva posée un Anexo, destinado a previsiones respecto a los materiales, equipos y armamentos que se almacenaran en los depósitos de GAL y CRV y en otros a crearse.
Además ordena -a la FAS- coordinar con el Comando Aéreo de Transporte y con las Unidades receptoras del material para el repliegue por modo aéreo y terrestre.

La Directiva de la FAS

936. El día 17-jun, el Comando de la FAS emitió su Directiva «Repliegue» (Anexo ——), basada en la ordenada por el CAE y preveía el repliegue, de los medios que se encontraban bajo su Comando y Control Operacional a sus Unidades de origen o depósitos correspondientes. Iba dirigida a las Bases Aéreas Militares de SJU-SCZ-GAL-GRA-CRV y TRE.

937. La tarea se ejecutaría en dos fases:

1) Fase 1 - Preparación (clasificación de elementos, novedades, requerimiento transporte, informe final).

2) Fase 2 - Repliegue (Prioridades: Escuadrones aéreos, armamento aéreo, apoyo técnico, seguridad y defensa, comunicaciones, Jefaturas BBAAMM y Comando FAS).

938. Esta Directiva contenía un solo Anexo (Material), que preveía tareas respecto a:

- Material Aéreo.
- Infraestructura.
- Material Terrestre.
- Combustible y lubricantes.
- Armamento.
- Transporte terrestre.
- Abastecimiento (Intendencia y Sanidad).
- Contralor de Cargos.

~~CAPITULO XI~~

(Y) LA EJECUCION EN EL CONTINENTE

Los Sistemas de Armas de la FAS

~~939.~~ - Las previsiones para el repliegue remitidas oportunamente se pusieron en practica a partir del 19 de junio en todo el ámbito dependiente de la FAS y para el día 20 a las 12:00 hs la situación era: (Mensaje GHO 201235 CRVOBJF):

1) El Sistema MK-62 (CANBERRA) había sido replegado a PAR sin novedad, la columna terrestre había partido desde GAL y vía SCZ se dirigía a Paraná.

2) El Sistema IA-58 (PUCARA), ~~sus aviones~~, desde SCZ habían partido rumbo a PAR, excepto uno F/S el día 19 de junio, ~~pero~~ debieron pernoctar en PAL por meteorología.

3) El Sistema A-4B, en SJU, ~~se encontraba demorado~~ por meteorología. ~~Posteriormente~~ se le ordenaría mantener su ~~des-~~ Repliegue hasta el 27 de junio, en que regresaron a RYD, constituyendose en el último Sistema de Armas que replegó.

4) El Sistema M-5 (DAGGER) para esta fecha, sus aviones, habían regresado a DIL, su apoyo técnico estaba en proceso de repliegue (por modo aéreo y terrestre).

5) El Sistema A-4C, al igual que los otros Escuadrones, en SJU, estaba demorado por meteorología. Pero su regreso a DOZ iba a ser muy próximo: el día siguiente.

6) El Sistema KC-130, que consistía de dos unidades, había replegado una a PAL y la restante permanecía en CRV hasta el regreso de los A-4B.

7) El Escuadrón Fenix, había replegado ya 11 aviones. Quedaban, en distintos aeródromos 12 aviones más que replegarían en los próximos días.

8) El Escuadrón de Busqueda y Salvamento, todavía no había iniciado el repliegue, pero lo hacía el día siguiente (21-jun) y escalonaría sus vuelos hasta el 24 de junio de 1982.